Printed in Germany, Finnland fmk 15,–; Italien Lit 4200; Niederlande hfl 4,95; Österreich öS 33,– (inkl. MwSt.); Schweiz sfr 4,20; Spanien Pras 380

mot

DIE AUTOZEITSCH

20. Januar 1989 DM 4,20

3

Fiat tre:
Start im Februar 1990

DER NEUE
FIAT
GEGEN VECTRA
UND PASSAT

DIESEL
AUS DER SACKGASSE?

WAS MERCEDES BRINGT

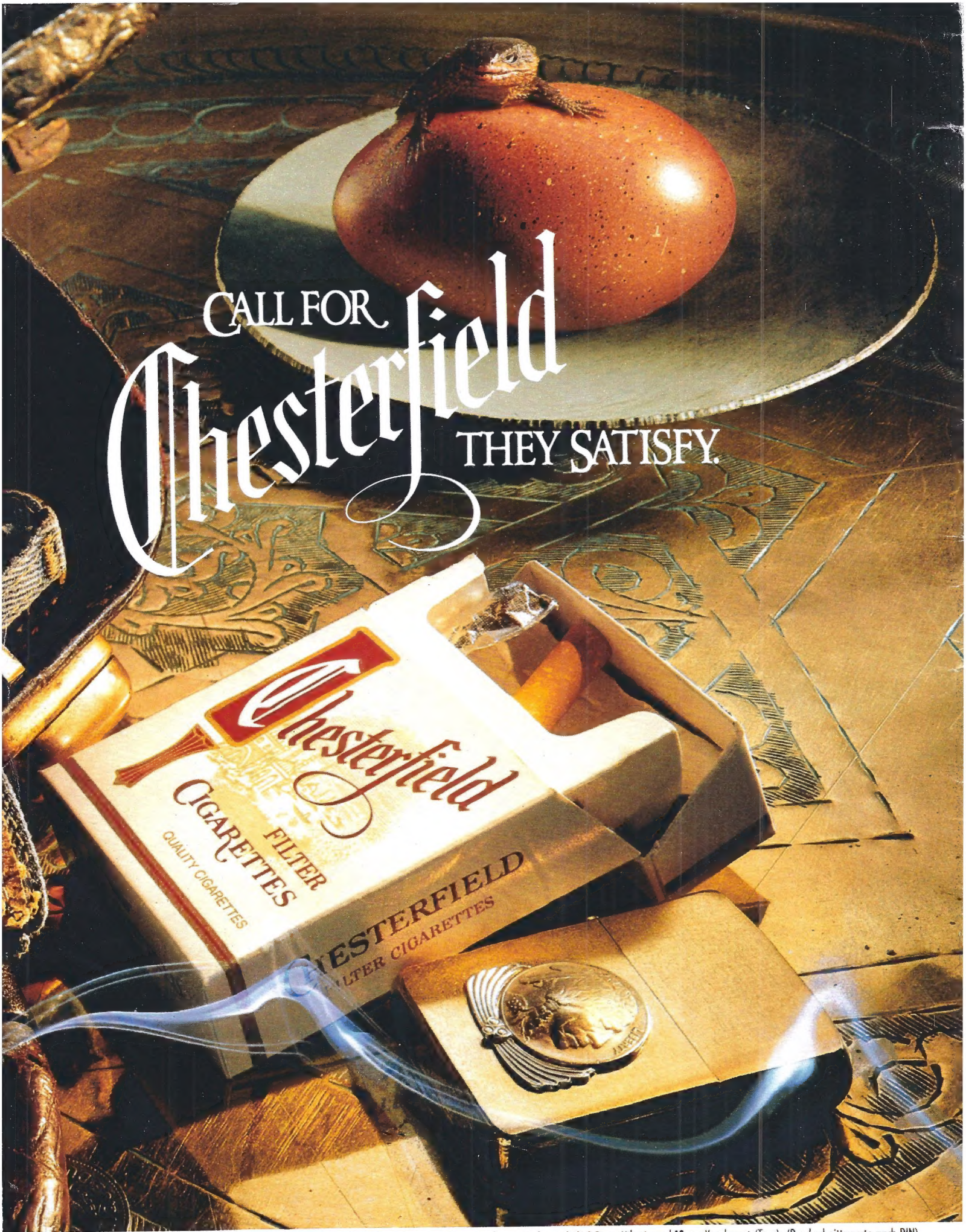
WAS VW/AUDI PLANT

ALLES ÜBER DEN RENAULT 19
20 Seiten Sonderteil

Vergleichstest
Audi 90 Quattro 20V kontra BMW 325iX
Vier- oder Sechszylinder – was kaufen?

TEST
PASSAT 16V
VIEL KRAFT – VIEL PLATZ

Gebrauchtwagen-Report
OPEL CORSA



Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 0,9 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)

INHALT

NUMMER 3

Neu aufgelegt: Faszinierende Autos der Vergangenheit. *Seite 130*

Mitsubishi Galant Dynamic 4: das erste Auto mit Allradantrieb und Allradlenkung. Der Technik-Report beschreibt Theorie und Praxis. *Seite 96*

Das Ferrari-Herz des Lancia Thema – ein besonderes Thema. *Seite 108*

mot
DIE ANDERE AUTOZEITSCHRIFT

REDAKTION:
TELEFON: (0711) 2043-299/411
POSTFACH 10 60 36, 7000 STUTTGART 10
TELEX 722036, Btx * 34200 #

IM BLICKPUNKT

DIESEL AUS DER SACKGASSE?
Mit neuer Technik in die Zukunft 6

NEU FÜR 1990:
VOLVO 540/560 – FIAT TIPO tre
Wachwechsel 10

VIER ODER SECHS ZYLINDER?
Guter Zug 14

TEST

VERGLEICHSTEST
AUDI 90 QUATTRO 20V – BMW 325iX
Schnee-Walzer 26

TEST VW PASSAT GT 16V
Body-Building 42

AUTO-JOURNAL

NEUE MODELLE
Subaru Justy und Lancia Dedra 24

GEBRAUCHTWAGEN
Opel Corsa 92

MANAGER UND MÄRKTE
Zulassungszahlen November 1988 95

TECHNIK

MITSUBISHI GALANT DYNAMIC 4
4WS und 4WD in einem Auto 96

DIESEL-KRAFTSTOFF AUF QUALITÄTSKURS
Die Euro-Norm kommt 106

MODERNE MOTOREN: LANCIA THEMA V8
Ferrari-Herz 108

SERVICE-MAGAZIN

KAUFBERATUNG SITZBEZÜGE
Auf alle Felle 118

MIT GIPS ANS STEUER?
„Ski Heil!" und die Folgen 126

FASZINIERENDE AUTOS
NEU AUFGELEGT
Speedster & Co. 130

RUBRIKEN

MEINUNG
Not-Rad 5

PFLEGEPASS
Nissan Sunny 1.6 94

LESERFORUM
Quiz Nr. 61 114
Impressum 114
Briefe 116

Viele Fahrer kaufen Fell und Textilbezug für ihren Autositz. Was ist empfehlenswert? *Seite 118*

Startet jetzt den Renault 19: Deutschland-Chef Ménard. *Seite 68*

SONDERTEIL
Alles über den Renault 19

Modelle – Preise – Empfehlungen *58*
Renault-Deutschland im Rückblick *65*
Fragen an Renault-Deutschland-Chef Ménard *68*
Design – Entwicklung – Produktion *70*
Abschied vom R 4 . . . . . *78*

mot-MARKT
1366 ATTRAKTIVE GEBRAUCHTWAGEN
Erfolgreich und schnell:
Verkaufen, Suchen, Tauschen 47

Mitsubishi Pajero.
Wo's langgeht, bestimmen Sie.

Andere Autos mögen die Tücken des Winters fürchten, der Pajero ist bei Frost und Schnee erst recht in seinem Element. Mit seinem zuschaltbaren Allrad-Antrieb und seinen 2 x 5 Geländegängen scheut er weder tiefen Neuschnee noch festgefahrene Schneedecken oder Schneematsch. Gleich ob Sie steile oder kurvenreiche Paßstraßen, enge Waldwege oder lange Autobahnstrecken vor sich haben. Der Pajero gibt Ihnen jederzeit das sichere Gefühl der Überlegenheit. Zumal sie angenehm erhöht sitzen, eine ausgezeichnete Übersicht haben und dank Servolenkung keineswegs viel Kraft brauchen, um diesen kraftvollen Geländewagen zu steuern. Den Pajero gibt es in vielen Versionen. Besonders zeichnet er sich durch seine **schadstoffarme Motor-Technik** aus. Sei es als 2,5l-Turbo-Diesel (62 kW/84 PS), oder als 2,6l-MCA-Jet-Motor mit geregeltem Katalysator (76 kW/103 PS).

Der hier abgebildete Pajero wurde zusätzlich mit Frontschutzbügel, Seilwinde und Breitreifen 30 x 9,5 auf Alu-Rad 7 J x 15 ausgestattet.

3 JAHRE GARANTIE bis 100.000 km

MMC Auto Deutschland GmbH
Hessenauer Straße 2,
6097 Trebur 2

MITSUBISHI MOTORS

Engelbert Männer

NOT-RAD

Das Notrad erhitzt weiter die Gemüter. Audi schaffte es in der Serie wieder ab, Opel führt es beim Vectra 4x4 gerade neu ein. BMW und Mercedes zum Beispiel halten gar nichts davon. Das 80 km/h-Limit fürs Notrad ist eine Verkehrsbremse.

Waren Sie schon einmal – bei gutem Wetter auf wenig befahrener Autobahn – mit 80 km/h zwischen Lastwagen eingekeilt? Mich traf kürzlich dieses Schicksal: nach einer Reifenpanne und für 200 Kilometer, weil Freitag nachmittags kein Reifenhändler auf die schnelle einen passenden M+S-Reifen besorgen konnte.

Das geschah mit dem Fiat Tipo, der von einer Jury von 56 europäischen Motorjournalisten zum „Auto des Jahres 1989" gewählt wurde – aus guten Gründen, trotz des Notrads. (Ich gehöre dieser Jury an, wählte ihn aber nicht an erster Stelle.)

Ein Notrad sieht gerade an einem so breitspurigen Wagen wie ein versehentlich montiertes Kinderwagenrad aus. Ganz schlimm, weil verkehrsbehindernd, finde ich vor allem die technische Krücke durch das 80 km/h-Limit. Die Lastwagenfahrer drücken von hinten, sie können auch gar nicht unterscheiden, ob da einer trödelt oder vom Notrad gebremst wird.

Das Limit besteht natürlich zu Recht. Mit Notrad mangelt es dem Auto an Traktion wie an Seitenführung und sicherer Spurhaltung beim Bremsen. Also schlich ich pflichtgemäß über die Schnellstraße, zumal mir klar war, daß längere Strecken mit höheren Tempi zu Schäden (zum Beispiel am Differential) führen können, die keine Garantie abdeckt. Außerdem gerät jeder, der mit Notrad in einen Unfall verwickelt wird, in Beweisnot.

Ich kenne alle Einwände der Notrad-Verfechter. Es spart Platz und Gewicht. Reifenpannen kommen ja nach der Statistik nur selten vor. Reifenersatz ist normalerweise kein Problem. In den USA hat sich jeder ans Notrad gewöhnt.

Das stimmt alles. Wer in den USA legal höchstens mit 75 mph = 118 km/h fahren darf, der wird mit etwas über 50 mph = 81 km/h ohnehin nicht so zum Verkehrshindernis wie beim deutschen Richttempo 130.

Ich mußte in den letzten fünf Jahren dreimal das Notrad auspacken – jedesmal zur unmöglichsten Zeit, in Eile und eben nicht mit der Chance, sofort den genau passenden Ersatzreifen zu bekommen. Unterwegs im Ausland mußte ich selbst bei einem Allerweltsauto wie dem Golf irgendein Fabrikat nehmen und zu Hause wieder umrüsten lassen, was zusätzlich Geld kostete.

Audi machte den Sündenfall mit dem Notrad rückgängig, liefert seit Herbst 1988 in Deutschland einheitlich wieder ein „Reserverad in Fahrbereifung" (Notrad auf Wunsch gegen Minderpreis, in den USA serienmäßig). Die Opel-Techniker lästerten bei der Einführung des Golf II über die notradbereifte Konkurrenz, greifen jetzt aber beim Vectra 4x4 aus Raumgründen selbst zur Notlösung; in der Werbung steht davon natürlich nichts.

Verwirrende Zusammenhänge: Die Digitalinstrumente des Fiat Tipo DGT weisen ins 21. Jahrhundert. Bei einer Reifenpanne schafft aber das seriemäßige Tipo-Notrad viel schlechtere Weiterfahr-Bedingungen als in den 30er oder 50er Jahren. Wer bei 80 km/h einen Lastzug im Nacken weiß, der wegen eines Verbots nicht überholen darf, wird durch das Flakkern des Digitaltachos um diese Marke doppelt irritiert. Ausweg: Ich fuhr gelegentlich mal 100 km/h, mit schlechtem Gewissen. Hätten Sie es in der Not mit dem Notrad anders gemacht?

Fotos: Binder

Das Notrad (rechts): ein schlechter Helfer in der Not

AUS DER

MIT NEUER TECHNIK IN DIE ZUKUNFT

SACKGASSE?

Von Klaus-Ulrich Blumenstock

Er liebt mich, er liebt mich nicht, er liebt mich ... Das Verhältnis zwischen Diesel-Pkw und autofahrendem Kunden war in den letzten Jahren nicht eben von ewiger Treue geprägt. Ein nüchternes Abbild dieser wechselvollen Liebesbeziehung offenbart der Blick auf die Zulassungsstatistik: Sorgten noch 1981/82 wirtschaftliche Überlegungen im Gefolge der Konjunkturflaute für einen ersten Diesel-Anstieg, so folgte – nach leichtem Zwischentief – in den Jahren 1984 bis 1986 ein regelrechter Dieselboom, allerdings mit ganz neuen Argumenten: Der Diesel galt als sichere und saubere Alternative im wogenden Streit um das Katalysator-Auto. Mit dem Diesel konnte man der leidigen Bleifrei-Suche im Ausland aus dem Weg gehen. Sparsamer und oft langlebiger als der Benziner ist der Selbstzünder ja allemal.

Inzwischen hat freilich die große Diesel-Liebe der Deutschen einen herben Dämpfer bekommen. Die Zulassungszahlen aus dem Boom-Jahr 1986 haben sich praktisch halbiert. „Jetzt, da wir uns darauf eingestellt haben, will kein Mensch mehr den Diesel haben", klagt ein Stuttgarter VW-Händler. Zum Glück für die Hersteller ließ sich der plötzliche Rückgang hierzulande auf klassischen Diesel-Märkten wie Italien, Spanien und Frankreich wenigstens teilweise kompensieren. Aber in den Vorstandsetagen von Daimler-Benz und Volkswagen schrillten angesichts des Renommee-Verfalls die Alarmglocken am lautesten. Kein Wunder, ist man doch im Diesel-Geschäft im Vergleich mit anderen Herstellern überproportional stark engagiert. So verkaufte VW im Boom-Jahr 1986 in Deutschland 36 Prozent seiner Personenwagen in der Diesel-Version, bei Daimler-Benz lag die Quote sogar bei 44 Prozent.

Aus den Tiefen der momentanen Talsohle heraus fragen sich nun natürlich alle Beteiligten nach den Gründen der Diesel-Wende.

● Da ist zunächst einmal die steigende Akzeptanz für den Katalysator unter den Autofahrern, die umweltfreundlich fahren wollen. Nach großen Startschwierigkeiten kann inzwischen auch in den Urlaubsländern die Bleifrei-Versorgung unter dem Strich als akzeptabel angesehen werden. Da das voraussehbar war, wurde mit dem Abschwächen der Diesel-Konjunktur zwar gerechnet, allerdings nicht in diesem Ausmaß.

● Obwohl sie nicht immer sachdienlich war, hat die lange Kat-Diskussion zumindest bewirkt, daß die Sensibilisierung für den Themenkreis Auto und Umwelt inzwischen einen hohen Grad erreicht hat. Das bekamen die Diesel-Produzenten auch gleich zu spüren, als die Diskussion um die Schädlichkeit der Partikel im Diesel-Abgas eine breite Resonanz fand. Ein Fanal war natürlich auch die Tatsache, daß die Bundesregierung Diesel-Emissionen auf den MAK-Index setzte, eine Liste, die die maximal zulässige Konzentration von Schadstoffen am Arbeitsplatz regelt.

MIT NEUER TECHNIK IN DIE ZUKUNFT

Dieselruß allein ist zwar nicht gesundheitsschädlich, aber wie ein Trojanisches Pferd befördern Rußpartikel angelagerte Substanzen beim Einatmen in die Lungen: Reizgase, Sulfate, Aldehyde und die berüchtigten Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe – allesamt schädlich bis krebserregend.

So ganz neu sind diese Erkenntnisse zwar nicht, neu ist eher ihre kontroverse Bewertung. Denn aus den Reihen der Industrie kamen prompt Schlagworte wie „Dieselfeindlichkeit", „Stimmungsmache" oder, milder ausgedrückt, „vorschnelle Bewertung". Der letzte Punkt bezieht sich auf die nicht eindeutige Beweislage nach Tierversuchen mit Dieselbegasung. Tenor: Was in überhöhter Konzentration Ratten umbringt, Hamstern dagegen weniger anhaben kann, muß dem Menschen nicht zwangsläufig schaden. Das sagen die Motoren-Bauer und fordern Beweise. Ein schon halbwegs schlüssiger Verdacht genügt, sagen dagegen die amtlichen Gesundheitshüter.

Statt an Verdachts-Abwägungen halten sich Techniker indes lieber an eindeutige Grenzwerte. Diesel-Pkw sind der mittleren der drei Otto-Schadstoffklassen (1,4 bis 2 Liter Hubraum) zugeordnet und gelten im Sinne des EG-Kompromisses als schadstoffarm, wenn sie nicht mehr als 30 g CO und 8 g CH + NO_x pro Test in die Umgebungsluft blasen. Diesen Wert erfüllen praktisch alle Diesel sozusagen „mit links".

● Nach jahrelangem Gerangel gilt nun ab 1. Oktober 1990 EG-weit ein Partikel-Grenzwert (nur für Pkw) von 1,1 g/Test. Auch der bringt keinen Konstrukteur ins Schwitzen – das ist aktueller Stand der Technik.

● Schwieriger wird es schon mit der zweiten EG-Stufe von 0,8 g/Test. Sie ist zwar schon festgelegt, aber wann sie Gesetz wird, steht noch in den Sternen. Einige Fahrzeugtypen kämen da allerdings an den Rand ihrer Möglichkeiten.

● Noch höher liegt die Meßlatte für die Rußpartikel in den USA, bei maximal 0,2 g/Meile. Wegen der unterschiedlichen Testverfahren läßt sich keine direkte Beziehung zu europäischen Werten herstellen. Experten schätzen aber den heutigen US-Grenzwert schon um etwa 25 Prozent rigoroser ein als das EG-Fernziel. Am Erklimmen dieser Stufe arbeiten Diesel-Experten fieberhaft, vor allem bei mittleren und schweren Limousinen. Für kleine Diesel ist auch der US-Wert keine allzu schwierige Hürde.

● Als Damoklesschwert schwebt über den Diesel-Konstrukteuren allerdings der ab Modelljahr 1989 in Kalifornien gültige Partikelgrenzwert von 0,08 g/Meile – dann nämlich, wenn er vielleicht eines Tages für den gesamten US-Markt übernommen werden sollte. Ein solches Limit, darüber sind sich alle Experten einig, läßt sich ohne Rußfilter nicht verwirklichen. Seine Realisierung aber macht noch immer enorme technische Schwierigkeiten. „Es gibt derzeit keinen Fahrzeugtyp, für den eine serienfähige Lösung für einen Partikelfilter existiert", sagt Jürgen Hubbert, stellvertretender Vorstand für den Pkw-Bereich bei Mercedes-Benz. Und das, obwohl alle Autohersteller in dieser Richtung forschen.

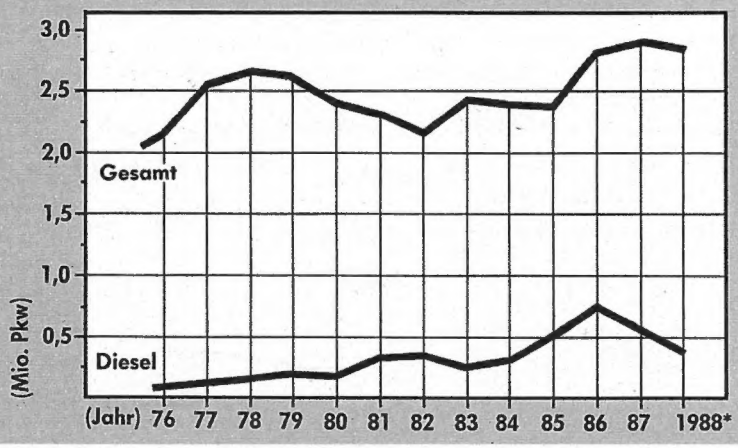
No future also für den Diesel? Unter Motorenexperten gilt der Rußfilter ohnehin nur als Übergangslösung. Weit größere Hoffnungen werden auf motorinterne Maßnahmen gesetzt. Das wurde bei einer VDI-Tagung Ende November in Wolfsburg deutlich. Allgemeiner Tenor unter den Experten: Dieselmotoren bergen noch ein großes Entwicklungspotential.

Für den Diesel-Traditionalisten Mercedes-Benz hat die Zukunft bereits begonnen. In einem beispielhaften Forschungs- und Versuchsprogramm hat man ein ganzes Paket innermotorischer Maßnahmen, intern D 89 genannt, aus der Taufe gehoben und zur Serienreife entwickelt. So werden ab März sämtliche Pkw-Dieselmodelle von Mercedes auf die neue, schadstoffreduzierte Technik „umgerüstet" sein. Und das, wie verlautet, ohne die zunächst befürchteten Leistungseinbußen und angeblich sogar ohne Mehrkosten. Das wird sich aber wohl mit der Frühjahrs-Preisrunde wieder auffangen lassen.

Das Entwicklungsziel war eine Verringerung des Partikelausstoßes um ganze 40 Prozent und damit ein sicheres Unterbieten der noch fernen zweiten EG-Stufe. Und nicht nur das: Wie Pressesprecher Paul Schinhofen auf Anfrage mitteilte, werden sich alle deutschen Dieselmodelle bis zum 300 TD nicht von den US-Versionen unterscheiden, im Klartext also auch den Partikelgrenzwert von 0,2 g/mi unterschreiten. Damit haben die Diesel-Profis aus Untertürkheim ohne direkten gesetzlichen Zwang einen Schritt nach vorn getan.

So sieht das D 89-Paket aus: Die Vorkammer als bester Kompromiß in Sachen Verbrauch, Leistung, Geräusch- und Geruchsbildung wurde bei Mercedes-Benz beibehalten, gleichzeitig wurden ihr die Vorzüge der Wirbelkammer, nämlich reduzierte Rußbildung, anerzogen. Dazu wurden Brennraumform und Kugelstift – kaum sichtbar, aber enorm wirkungsvoll – optimiert. Gleichzeitig ist die Einspritz-

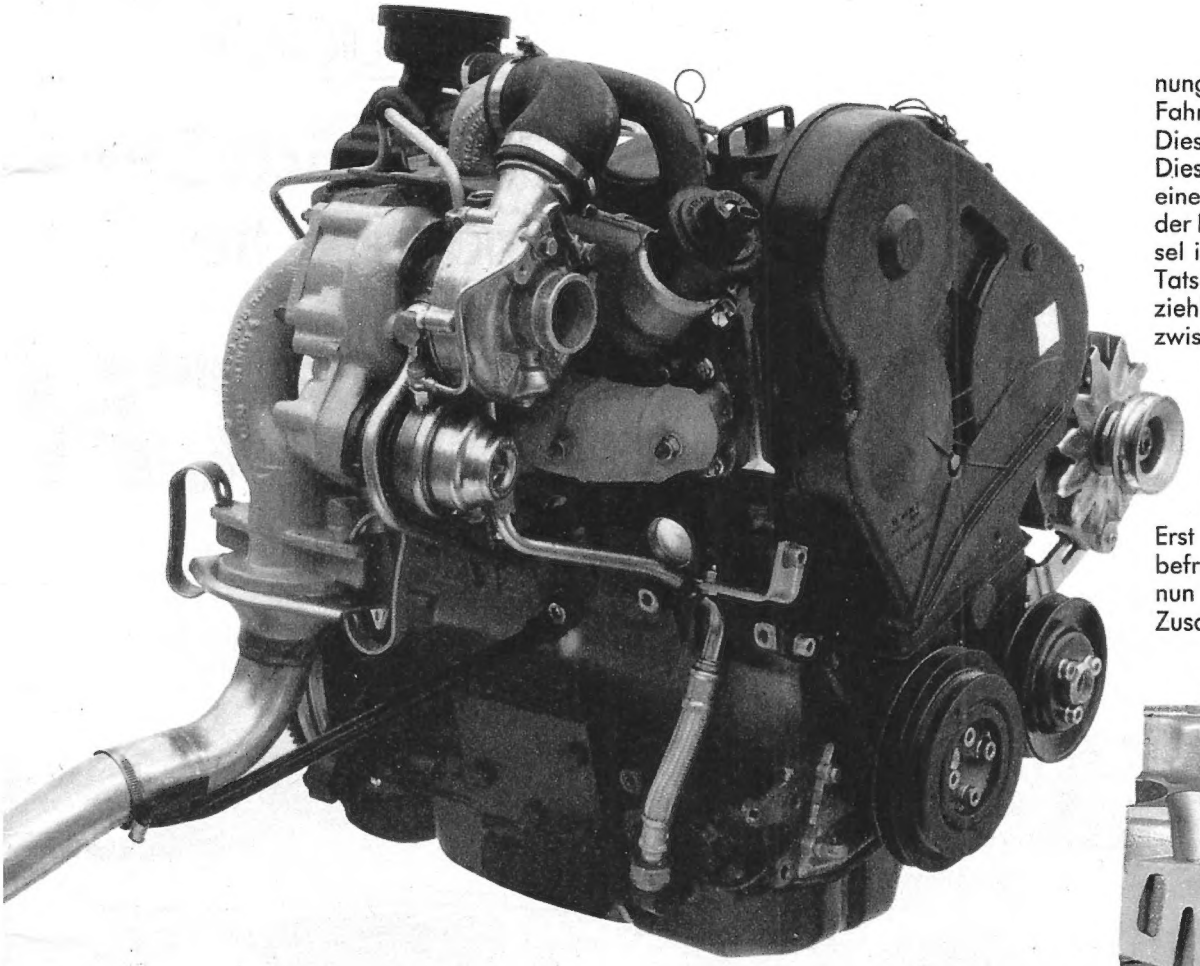
Neuzulassungen in der Bundesrepublik

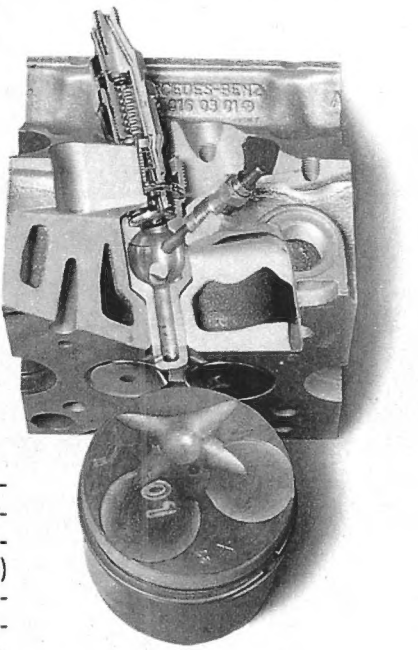


Die Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zeigen, was mit dem Diesel hierzulande passiert ist: Nach dem Zwischenhoch von 1986 jetzt der tiefe Fall. Die Zulassungszahlen haben sich praktisch halbiert.

* 88er-Zahlen hochgerechnet aus Zulassungen Jan-Okt.
Quelle: KBA

mot-GRAFIK





Es tut sich was: Ein neuer „Umwelt-Diesel" mit Oxidations-Kat und Turbolader kommt nun von VW; rechts modifizierte Mercedes-Vorkammer und Einspritzdüse.

düse zum Erzeugen eines moderaten Dralls leicht schräg angeordnet. Modifiziert ist die Schrägflächen-Zapfendüse mit einem 6°-Anschliff, was sich auf die Geräuschentwicklung positiv auswirkt. Eine über die Kühlwassertemperatur gesteuerte Nachglühanlage verbessert nicht nur das Startgeräusch, sondern auch die Partikelemission. Auf die NO_x-Bildung wirkt sich die erhöhte Einspritzrate der Reiheneinspritzpumpe bei gleichzeitig verkürztem zeitlichen Ablauf positiv aus. Ergänzt mit einer Atmosphärendruck-Angleichung wird der Vollast-Ruß über die Einspritzmenge begrenzt.

VW als weltgrößter Hersteller von Pkw-Dieselmotoren kann nun auch nicht mehr zurückstehen. Jedenfalls soll bis Sommer oder Herbst für Golf, Jetta, Passat und für den Audi 80 endlich ein neuer Diesel (50 kW/68 PS) angeboten werden, der ein Jahr später noch mit Turbolader und Ladeluftkühler auf 66 kW/90 PS aufgestockt werden wird. Ein solcher Dieselmotor muß dann wohl auch Maßnahmen nach dem Mercedes-Vorbild enthalten. VW spricht im Zusammenhang mit der Rußpartikel-Verringerung von Verbesserungen an Einspritzsystem und Brennraum sowie Einengung der Fertigungstoleranzen. Abgasnachbehandlung einschließlich Katalysator, Rußfilter und elektrostatischer Rußweiche sind ebenfalls in der Erprobung.

Bevor es aber soweit ist, hat Wolfsburg aus dem 1,6 Liter-Oldie noch flugs einen Umwelt-Diesel gezaubert, den jetzt die Post erproben darf. Vor Jahresmitte noch ist dann der Serieneinsatz vorgesehen. Merkmale: Erstmals soll ein Oxidations-Katalysator die krebsverdächtigen Polyzyklischen Aromatischen Kohlenwasserstoffe verbrennen. Ein Turbolader sorgt weniger für zusätzlichen Leistungsschub (44 kW/60 PS) sondern für den nötigen Sauerstoffüberschuß. Gleichzeitig verringert das den Vollast-Ruß. Zusatzeffekt des Oxi-Kat: Der Diesel stinkt weniger.

Den Trend zu mehr Diesel-Leistung gibt es auch bei Audi. Ein neuer Fünfzylinder-Direkteinspritzer mit 2,3 Liter Hubraum soll bis zur nächsten IAA kommen. Später soll eine Turboversion folgen, die auch als Antrieb für die LT-Transporter gedacht ist. Freilich darf man gespannt sein, wie Audi modernen Abgas-Forderungen, vor allem beim NO_x, gerecht werden will.

Besonders deutsche Autofirmen wollen in Sachen Dieselabgas am Ball bleiben. Um so einhelliger und lauter daher der Aufschrei gegen die Aufnahme des Diesel-Pkw in die Muster-Smog-Verordnung; das bedeutet Smog-Fahrverbot auch für eine neue Diesel-Generation. Klar, daß Diesel-Hersteller hierin gern eine weitere Überreaktion der Politik sehen, die den Diesel in Mißkredit bringen soll. Tatsächlich ist kaum nachvollziehbar, wo der Unterschied zwischen Diesel und Benziner liegen soll, wenn beide die gleiche US-Norm erfüllen.

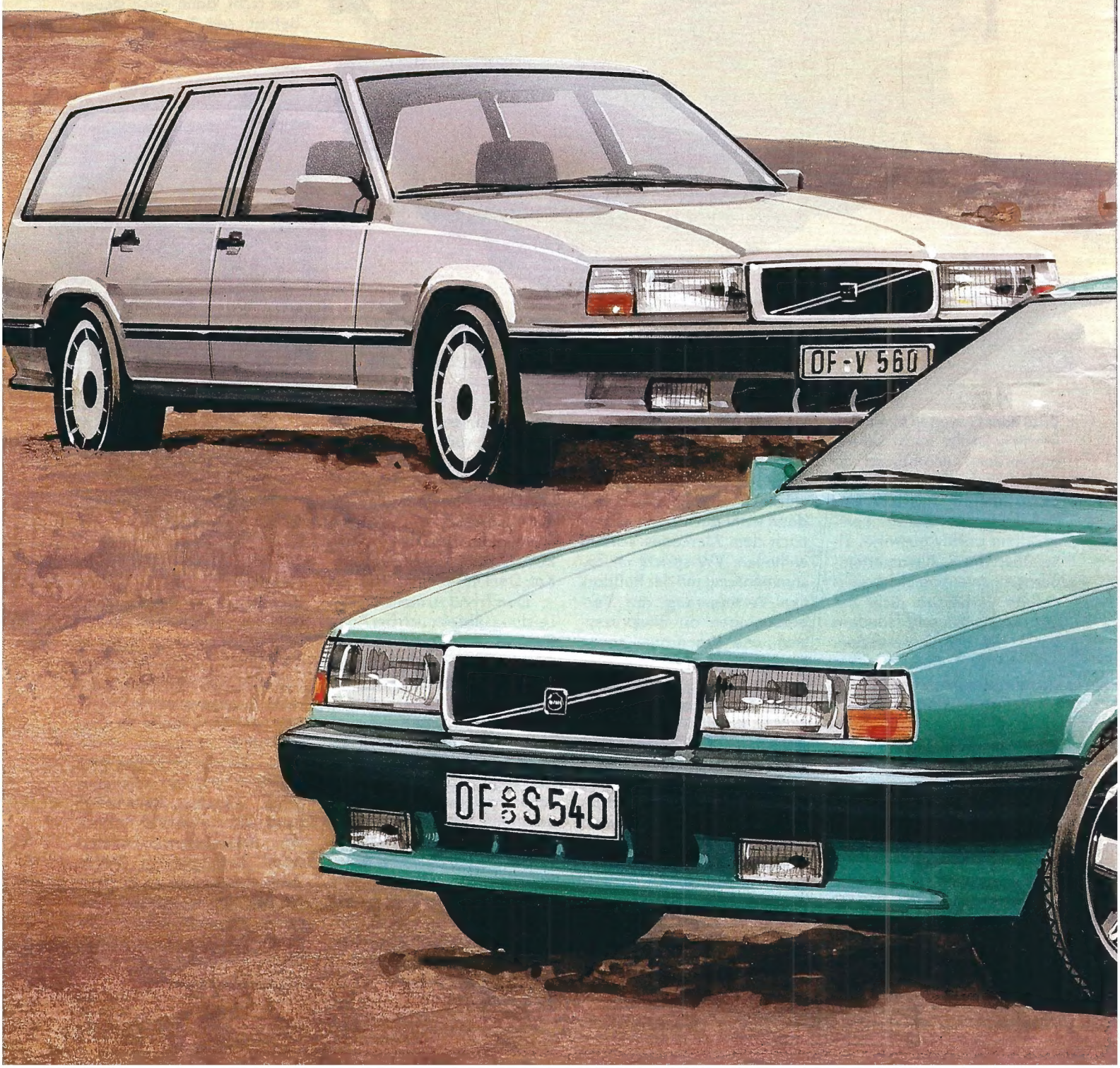
Slalom beherrscht ja auch die Steuerpolitik für schadstoffarme Diesel: Erst nicht, dann doch steuerbefreit, seit 1. Januar 1989 nun doch wieder nicht, plus Zusatzsteuer (21,60 statt 13,20 DM pro 100 cm^3 Hubraum) als Ausgleich für die Erhöhung der Steuer für Benzin. Klar, daß das so manchen Diesel-Fahrer verunsichert, wenn er nun für ein 2,5 Liter-Aggregat 540 statt 330 Mark nach der alten Regelung zahlen muß. Aber ein Trost bleibt für Diesel-Fahrer vielleicht doch: Weil 1989 auf bleifreies Benzin neun und auf verbleites zwölf Pfennig Steuererhöhung gekommen sind, hat sich der Diesel/Benzin-Preisabstand einschließlich Mehrwertsteuer auf bis zu 21 Pfennig pro Liter vergrößert. Und damit beginnt erneut das große Rechnen für manchen Vielfahrer... □

Fotos: Richter, mot Archiv

NEU FÜR 1990

Volvo 540/560
Fiat tipo tre

WACH



Zwei Oldies werden 1990 abgelöst. Fiat bringt den tipo tre als Regata-Nachfolger. Volvo schickt die 240-Reihe zugunsten des neuen 540/560 auf das Altenteil.

WECHSEL

Von Engelbert Männer

Wer die beiden Neulinge auf der mot-Zeichnung sieht, dem drängt sich wohl automatisch die Frage auf: Das soll der neue Volvo in der Zweiliterklasse sein? Gemach – es handelt sich tatsächlich um den Volvo 540/560, der 1990 die uralte 240-Reihe (gebaut seit August 1974) ablöst. Das Design ähnelt sehr stark dem großen 740/760, doch gibt es bei näherem Hinsehen schon deutliche

NEU FÜR 1990

Volvo 540/560 Fiat tipo tre

Unterschiede. Der Bug mit klar herausgehobenem Grill entspricht dem Zwillingsbruder, aber die Fensterlinie liegt um einiges tiefer. Das hintere Fenster reicht weit in das Seitenteil.

Beim großen Volvo steht die Heckscheibe fast senkrecht. Hier allerdings nicht, sondern in der üblichen Schräge – was die Aerodynamik des 540/560 deutlich verbessert, aber auch die Gepäckraumhaube verkürzt. Zum Ausgleich liegt die Ladekante tief. Der neue Kombi in der Zweiliterklasse bietet mit dem Kastenheck noch engere Parallelen, weist jedoch insgesamt erkennbar größere Fensterflächen auf. Die Heckleuchten beiderseits der Klappe werden über die ganze Höhe gezogen, was ein weithin sichtbares Lichterband ergibt.

Volvo plant nach der Premiere im Frühjahr 1990 auf längere Sicht wieder ein weitgespanntes Programm:

- 540 als Vierzylinder-Limousine und -Kombi, wahlweise mit dem bekannten Sechszylinder-Diesel von VW
- Sportliche Variante des 540 mit dem neuen 16V-Motor
- 560 als Sechszylinder-Limousine
- Fünfganggetriebe und neu entwickelte Vierstufen-Automatik
- Hinterradantrieb, auf Wunsch mit dem ASR-System (Antriebsschlupf-Regelung, ausdrücklich kein 4x4 vorgesehen).

Nach dem Verkaufsstart in Schweden für Februar oder März 1990 kann die Auslieferung der ersten Limousinen nach Deutschland frühestens zur Jahresmitte erfolgen – eventuell zum Herbst. Noch fehlen jedoch verläßliche Informationen zu den Einführungsterminen. Der Kombi ist ohnehin erst für Anfang 1991 geplant. Volvo läßt sich seit jeher viel Zeit für neue Modelle, betreibt in diesem Punkt trotz aller Konkurrenz eine gemächliche Neuheitenpolitik.

Das Design des 540/560 stammt in erster Linie von Volvo selbst; die Turiner Karosseriefirma Bertone hat nur in Details beratend mitgewirkt, wobei die Abgrenzung zu den vielen Konkurrenten (Audi, BMW, Mercedes, nicht zuletzt Saab) im Vordergrund stand. Die konservative, betont eckige Form erklärt sich vor allem aus der Beliebtheit des Volvo 740/760 auf den Haupt-Exportmärkten USA und England. In Deutschland wurden 1988 nur relativ bescheidene 7 700 Stück verkauft, was zwar eine leichte Steigerung gegenüber 1987, dennoch aber nur einen mäßigen Erfolg bedeutete. Volvo lag am bundesdeutschen Markt unter allen Importmarken ziemlich weit zurück, erst an elfter Stelle, hinter sieben japanischen Fabrikaten.

Dagegen konnte sich Fiat 1988 wieder als klarer Import-Spitzenreiter behaupten, obwohl es gewaltige Lieferrückstände beim Tipo gab und das Auslaufmodell Regata (Stufenheck-Limousine und Kombi „Weekend") sich nur noch mühsam verkaufte. Der Regata bleibt jedoch das ganze Jahr 1989 über im deutschen Programm. Erst im Januar oder Februar 1990 – also ein Jahr nach dem Tipo – startet die neue Fiat-Limousine in Italien. Es könnte mit weiteren Verzögerungen allerdings auch April 1990 werden (zum nächsten Turiner Salon).

Nach der internen Klassen-Einteilung heißt der Neuling tipo tre, das Projekt gehört also zur Modellklasse drei. Zur Klarstellung: Panda ist zero (null), Uno ist uno (eins, blieb als Modellname erhalten), Tipo ist due (zwei) und Croma ist quattro (vier). Das neue Modell könnte einfach nur tre heißen oder einen anderen Namen bekommen, der mit a oder o endet. Regata verschwindet in jedem Fall, weil jeder Fiat oder Lancia stets einen neuen Namen tragen soll. Das war zumindest die Strategie des Ende 1988 ausgeschiedenen Konzernchefs Vittorio Ghidella.

Im serienreifen Zustand wurden bisher nur Prototypen der viertürigen Stufenheck-Limousine gesichtet. Aber auch der Kombi-Nachfolger wird längst erprobt. Gegenüber dem Nachfolger des Lancia Prisma (siehe mot 25/1988) rangiert der Fiat tipo tre voraussichtlich in der Preisklasse zwischen 19 000 und 26 000 Mark, während der für Mai 1989 angekündigte neue Lancia in den Topversionen weit über die 30 000 Mark-Grenze hinausragt. Das Modellkonzept ist klar: Fiat tre gegen Opel Vectra und Ford Sierra, neuer Lancia gegen Audi 80/90, BMW 3er-Reihe und Mercedes 190-Reihe.

Diese Lehmann-Fotos zeigen zwei Vorserienwagen des Fiat tre auf der Meßstrecke südlich von Turin. Die Türen stimmen mit dem Tipo überein, Bug und Heck sind völlig verschieden. Die relativ kurze Gepäckraumhaube reicht bis zur Stoßfläche. Dieser Fiat-Neuling wird im Februar 1990 vorgestellt.

Drei Benzinmotoren mit 1,4 – 1,6 – 1,75 Liter Hubraum sind für den Start des Fiat-Neulings vorgesehen, was für den deutschen Markt auf Kat-Leistungen zwischen 51 und 77 kW (70 bis 105 PS) schließen läßt. Selbstverständlich passen auch Zweiliter-Motoren unter die Haube. Aber die starken tre-Modelle mit acht und 16 Ventilen sind – wenn überhaupt – erst später zu erwarten. Diese Triebwerke passen eher zum neuen Lancia. Schließlich soll die neue Limousine dem Zweiliter-Croma in Preis und Leistung nicht gar zu nahe rücken. Gerade für den italienischen Automarkt sind außerdem die beiden 1,9 Liter-Diesel (Sauger und Turbodiesel) sehr wichtig.

Dabei fehlen noch Informationen darüber, ob und wann der – bisher nur für den Croma und zuerst in Italien angebotene – Direkteinspritzer (id-Modell) auch in den neuen tre wandert. Langfristig geschieht dies in jedem Fall, weil direkte statt indirekte Einspritzung deutliche Verbrauchsvorteile bringt und die Geräuschprobleme mit einer Kapselung des Motors gelöst werden können.

Der weiter vorgezogene Bug der Stufenheck-Limousine unterscheidet sich in allen Blechteilen (Motorhaube, Seitenteile und Querblech) vom Tipo. Dazu gehören selbstverständlich andere Scheinwerfer und eine abgewandelte Bugschürze. Gegenüber dem Tipo wächst bei unverändertem Radstand (2,54 Meter) die Außenlänge um beträchtliche 37 Zentimeter. Der tipo tre mißt also 4,33 Meter, damit kann er sich neben allen Konkurrenten sehen lassen. Das Gepäckraum-Volumen beträgt nach der VDA-Meßmethode rund 510 Liter – deutlich mehr als beim ohnehin ladefreundlichen Regata mit 460 Litern. Zusätzlich ermöglichen vorklappbare Rücksitzlehnen die Verwandlung zur Ladefläche.

Deutsche Interessenten müssen auf den neuen Fiat noch warten. Die Lieferung beginnt frühestens im Juni/Juli 1990, vielleicht erst im Herbst. Hoffentlich verfolgt dann die Konzernzentrale in Turin eine bessere Strategie als beim Tipo, der 1988 weit unter den anfangs gemeldeten Zahlen blieb – was Käufer und Händler gleichermaßen verärgerte.

Pro Jahr eine neue Fiat- oder Lancia-Modellreihe sehen die Planungen vor. Das ergibt eine Nachfolger-Staffelung: Nach Fiat (Tipo) nun Lancia (Stufenheck-Limousine), dann wieder Fiat mit dem hier vorgestellten tre (Stufenheck und Kombi) und zum Abschluß – für Anfang 1991 – die Ablösung des Lancia Delta als Kombi-Limousine. □

Zeichnung: Breun; Fotos: Illustrierte „Bunte"/ Hans G. Lehmann

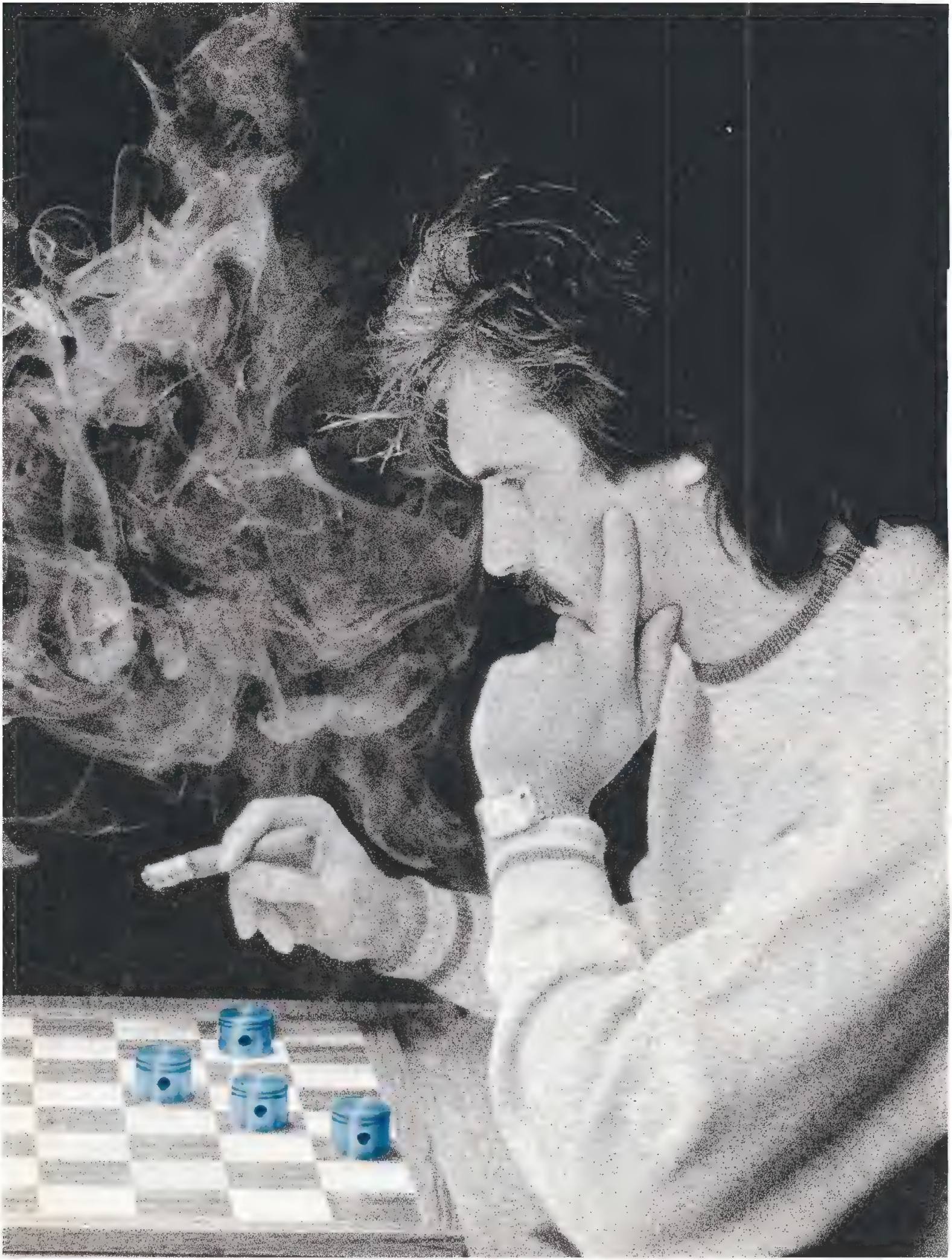
VIER ODER SECHS ZYLINDER?

GUTER ZUG

Von Holger Glanz

Felix Wankel bezeichnete ihn zeit seines Lebens als „Schüttelhuber", und immerhin starb der Erfinder des Kreiskolbenmotors erst im hohen Alter von 86 Jahren. Mit dieser Charakterisierung nahm Wankel mehr oder weniger treffend den Hubkolbenmotor und dessen Hang zum Vibrieren, aufs Korn.

Das Auf und Ab der rüttelnden und stampfenden Kolben in den Griff zu bekommen, war schon vornehmste Konstrukteursaufgabe, als der Hubkolbenmotor noch in den Kinderschuhen steckte. Sehr schnell war man dabei zu einer Vermehrung der Zylinderzahl gelangt, mußte aber ebenso schnell erken-



ALFA 164 TWIN SPARK/3.0 V6

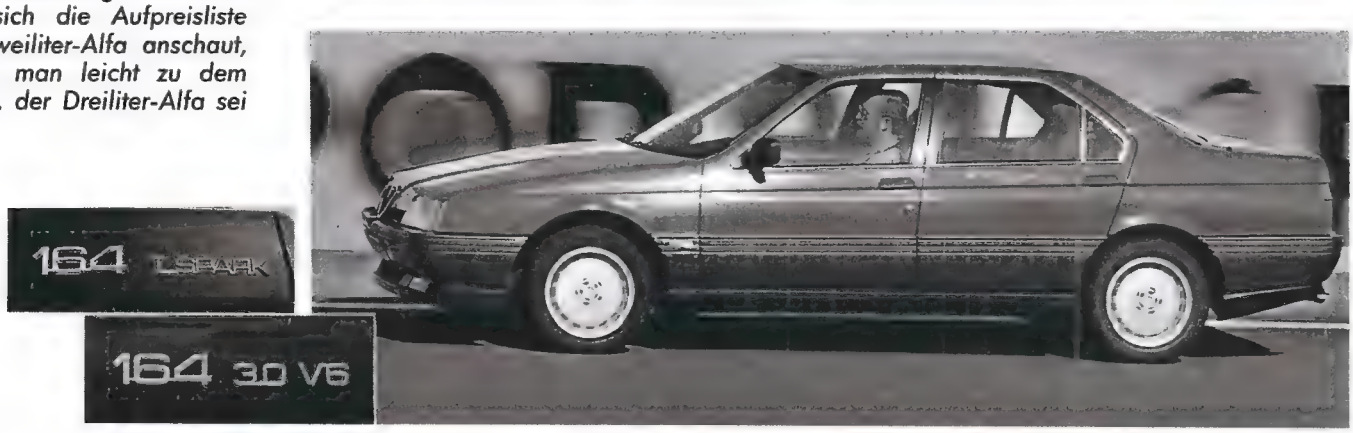
Mit dem Alfa 164 ist der italienischen Marke ein bemerkenswertes Auto gelungen. Es gibt ihn mit vier und sechs Zylindern. Der Vierzylinder-164 ist mit dem zwei Liter großen Doppelzündungs-Motor ausgestattet, der erstmals im Alfa 75 Twin Spark debütierte. Es ist ein sportlich agiles Triebwerk, dessen Drehmomentverlauf mit Hilfe eines sogenannten Phasenwandlers an den Nockenwellen eine erhebliche Verbesserung erfuhr.

Alles noch besser kann freilich der überaus bullige Dreiliter-Sechszylinder, mit dem der Alfa 164 auch zu haben ist. Die Hemmschwelle zwischen Vier- und Sechszylinder ist allerdings nicht niedrig, kostet das Dreiliter-Auto doch stattliche 7 800 Mark mehr als der Vierzylinder-164 mit der Zusatzbezeichnung Twin Spark. Natürlich gibt es dafür nicht nur mehr Hubraum und Leistung, sondern auch mehr Ausstattung. Und wenn man sich die Aufpreisliste des Zweiliter-Alfa anschaut, kommt man leicht zu dem Schluß, der Dreiliter-Alfa sei nur deswegen 7 800 Mark teurer, weil er um einiges üppiger ausgestattet ist. Rechnet man nämlich die Extra-Preise für ABS, elektrische Fensterheber im Fond, Scheinwerfer-Waschanlage, Leichtmetallräder, Breitreifen und elektrisch beheiz- und verstellbare Sitze zusammen, ist man schon bei 7 300 Mark.

Die Fahrleistungen und die Drehmomentfülle des Dreiliter-Autos überragen den Zweiliter natürlich beträchtlich. Hinsichtlich Geräusch- und Laufkultur ist der Unterschied allerdings kleiner als erwartet. Wer vor dem größeren Triebwerk wegen vermeintlich höherer Verbrauchswerte zurückscheut, kann beruhigt werden: Der Dreiliter läßt sich ungeheuer sparsam fahren – auf 130 km/h-Autobahnen benötigt er knapp 7,5 Liter und mit Vollgas kaum mehr als 15 Liter/100 km.

		Alfa 164 Twin Spark	Alfa 164 3.0 V6
Hubraum eff./Zylinder	cm^3	1962/4	2959/6
Ventile pro Zylinder		2	2
Bohrung/Hub	mm	84/88,5	93/72,6
Verdichtung		10,0	9,5
Leistung	kW/PS	105/143	135/184
	bei 1/min	5800	5600
Maximales Drehmoment	Nm	186	245
	bei 1/min	4000	3000
Länge/Breite/Höhe	cm	455,5/176,0/140,0	455,5/176,0/140,0
Radstand	cm	266,0	266,0
Spurweite vorn/hinten	cm	155,1/148,8	155,1/148,8
Leergewicht*	kg	1200	1300
Zuladung*	kg	425	425
Gepäckrauminhalt (mot-Messung)	Liter	530	530
Getriebe		5-Gang	5-Gang
Reifen		185/70 R 14 V	205/55 R 15 V
Beschleunigung 0–100 km/h*	s	9,8	7,9
Spitze*	km/h	207	227
Kraftstoff		Bleifrei-Super	Bleifrei-Super
bei 90 km/h	L/100 km	6,5	7,2
bei 120 km/h	L/100 km	8,5	9,1
Stadtzyklus	L/100 km	10,0	12,8
Drittelmix	L/100 km	8,3	9,7
Preis	DM	37 400	45 200

*Werksangaben



VIER ODER SECHS ZYLINDER?

nen, daß man damit zwar einige Probleme aus der Welt geschafft, dafür aber andere neu aufgeworfen hatte.

Heute ist der meistgebaute Pkw-Motor der Reihen-Vierzylinder, denn er erfüllt die Ansprüche hinsichtlich Bauaufwand, Hubraum und Leistung am besten. Da jedoch die Unterteilung in möglichst viele Arbeitseinheiten der Laufkultur eines Motors dienlich ist – je mehr Zündungen pro Kurbelwellendrehung erfolgen, desto sanfter läuft ein Hubkolben-Triebwerk –, erfordern größere Verbrennungsvolumina auch größere Zylinderzahlen.

Als Faustregel gilt: vier Zylinder bis maximal 2000 cm^3, sechs Zylinder bis maximal 4000 cm^3, acht Zylinder bis maximal 8000 cm^3. Daß man es auch fertigbringt, Vierzylinder mit 2,3 oder 2,5 und bei Porsche nun sogar mit 3,0 Liter Hubraum zu bauen, ist beachtenswert; das setzt entweder viel Feinarbeit oder technische Hilfsmittel wie zum Beispiel Ausgleichwellen voraus, die die vibrationsfördernden Massenkräfte zweiter Ordnung bändigen.

Die in solchen Triebwerken zwangsläufig großen Kolbeneinheiten fördern zwar das Drehmoment, sorgen aber auch für ein Laufgeräusch, das gegen die turbinenartigen Äußerungen eines harmonischen Sechszylinders keine Chance hat.

Dem wachsenden Komfortbedarf tragen viele Hersteller Rechnung, indem sie auch in der Mittelklasse vermehrt oder alternativ auf Sechszylinder-Triebwerke setzen. Und das, obwohl sie

BMW 318i/320i

		BMW 318i	BMW 320i
Hubraum eff./Zylinder	cm^3	1795/4	1990/6
Ventile pro Zylinder		2	2
Bohrung/Hub	mm	84/81	80/66
Verdichtung		8,8	8,8
Leistung	kW/PS	83/113	95/129
	bei 1/min	5500	6000
Maximales Drehmoment	Nm	162	164
	bei 1/min	4250	4300
Länge/Breite/Höhe	cm	432,5/164,5/138,0	432,5/164,5/138,0
Radstand	cm	257,0	257,0
Spurweite vorn/hinten	cm	140,7/141,5	140,7/141,5
Leergewicht*	kg	1065	1125
Zuladung*	kg	460	460
Gepäckrauminhalt (mot-Messung)	Liter	480	480
Getriebe		5-Gang	5-Gang
Reifen		195/65 R 14 H	195/65 R 14 H
Beschleunigung 0–100 km/h*	s	10,8	10,6
Spitze*	km/h	188	197
Kraftstoff		Bleifrei-Normal	Bleifrei-Normal
bei 90 km/h	L/100 km	6,7	7,5
bei 120 km/h	L/100 km	8,6	9,5
Stadtzyklus	L/100 km	10,4	12,8
Drittelmix	L/100 km	8,6	9,9
Preis	DM	29 100	32 900

*Werksangaben

Fast völlig auf Sechszylinder-Triebwerke stützt sich BMW. Selbst zwei Liter Hubraum (im 320i) werden bei den Münchnern auf sechs Töpfe verteilt. Der 1977 entstandene kleine Sechszylinder, den es mit 2,0 und 2,5 Liter Hubraum gibt, ist zweifellos ein beispielhaftes Aggregat. Laufkultur und Drehfreude werden hier in ganz großen Lettern geschrieben. Kenner der Marke und speziell der Dreier-Reihe bezeichnen aber nicht den heißen 325i-Motor, sondern den ausreichend kräftigen und hinreichend sportlichen 320i-Treibsatz als das ausgewogenste Triebwerk des Konzerns.

Daran ist wohl nicht viel zu rütteln. Auch der neue Vierzylinder-Motor, der im Herbst 1987 den 318i und später auch den 316i beglückte, kann dem Sechszylinder-Star nicht das Wasser reichen – obwohl er sich gleichsam einer digitalen Motorelektronik als Manager für Einspritzung und Zündung bedient. Der 318i-Motor ist – gemessen an den hohen BMW-Ansprüchen – sogar etwas ernüchternd. Er ist nicht gerade leise und wirkt im höheren Drehzahlbereich sogar recht angestrengt. Der 316i schneidet hierbei ein bißchen besser ab; er glänzt erstaunlicherweise sogar mit höherer Laufkultur.

318i und 320i liegen preislich 3 800 Mark auseinander. In der Ausstattung weichen sie, abgesehen von einem elektrisch verstellbaren zweiten Außenspiegel beim Sechszylinder-Modell, nicht voneinander ab. ABS kostet bei beiden Aufpreis (2 700 Mark), und Servolenkung (1 170 Mark) muß ebenfalls extra honoriert werden. Beides sollte man sich unbedingt gönnen.

Wie schon die DIN-Angaben zeigen, ist der 318i ein sehr sparsames Auto – zehn Liter im Durchschnitt sind möglich. Der 320i tendiert dagegen mehr zur 12 Liter-Marke.

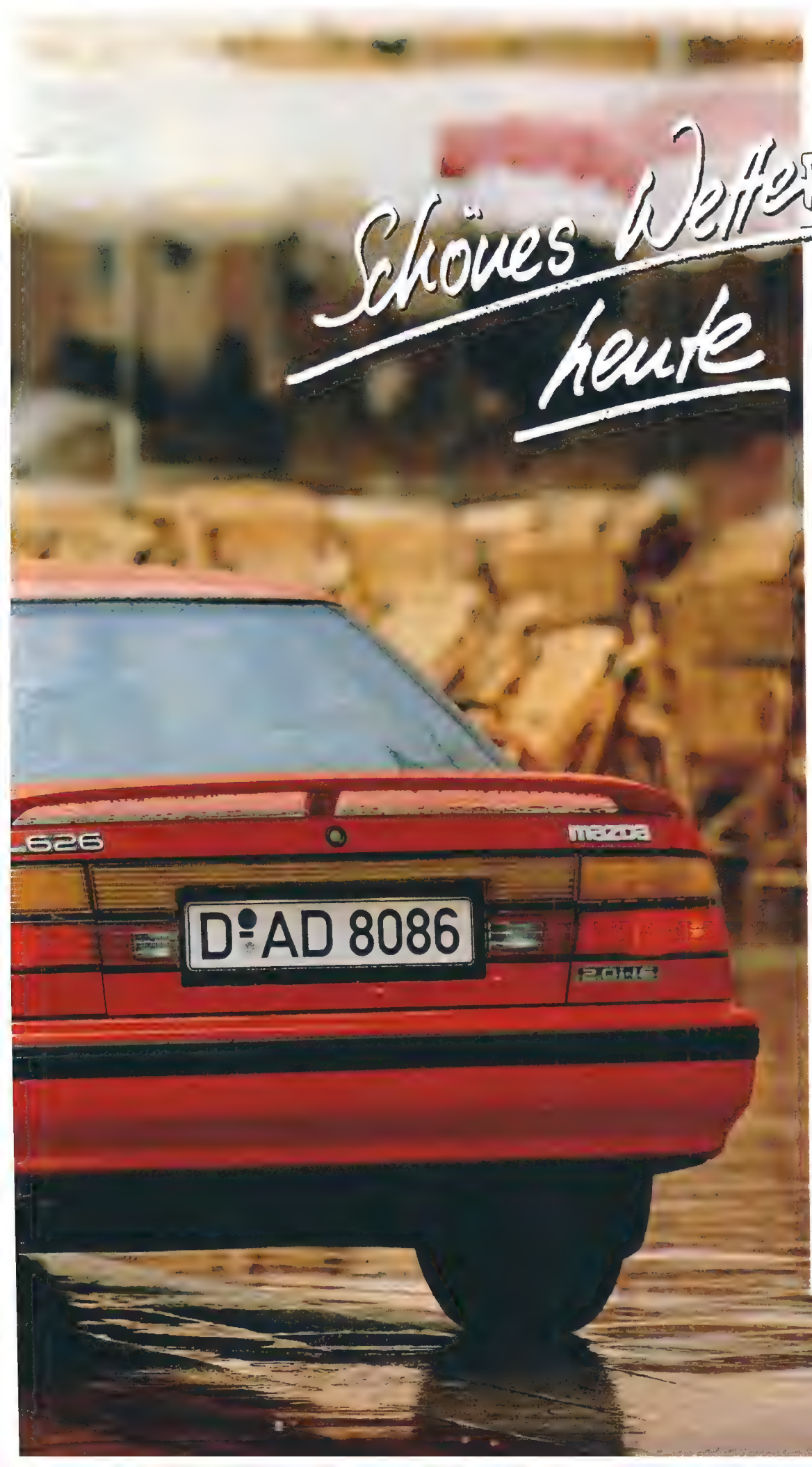
---

sich über deren prinzipielle Nachteile – zum Beispiel höhere Leistungsverluste und meist höhere Verbrauchswerte – im klaren sind.

So ist in vielen Fällen, wo das gleiche Modell sowohl mit vier als auch mit sechs Zylindern angeboten wird, dasjenige mit mehr Töpfen unter der Haube nicht unbedingt das sportlichere, fast immer aber das kultiviertere. Freilich auch das teurere. Und das betrifft nicht nur die Anschaffungs-, sondern auch die Unterhaltskosten. Die Inspektionen sind teurer, und die Versicherungsklassen sind höher. Dennoch – und sicher nicht ganz zu Unrecht – bleiben Sechszylinder begehrenswerte Aufsteiger-Objekte.

Den kleinsten Sechszylinder Deutschlands (aber nicht der Welt) baut BMW in den 320i ein. Er hat nur zwei Liter Hubraum, und es gibt ihn seit 1977. Als im Jahre 1982 mehrere Benzinpreiswellen fluteten, sorgte sich BMW sehr um seinen Ruf und ließ eigens in einem Forschungsauftrag feststellen, daß die Reibungsverluste eines Sechszylinders niedriger sind als die eines Vierzylinders. Die Expertise las sich sehr zweckorientiert und durfte mit Verlaub angezweifelt werden.

Den größten Reihen-Vierzylinder (und zwar der Welt) baut Porsche in den neuen 944 S2 ein. Er hat drei Liter Hubraum. Daß er sich nicht aus dem Motorraum schüttelt, dafür sorgen zwei gegenläufig mit doppelter Kurbelwellendrehzahl rotierende Ausgleichwellen. Die Porsche-Ingenieure sind mit ihrer Arbeit voll zufrieden. Sie hatten eine Menge kleiner Probleme und haben alle erfolgreich gelöst. Den Porsche-Verkäufern ist allerdings ein wenig bange:



MAZDA 626

„Seit ich mein Mazda 626 GT Coupé fahre, ist eigentlich immer schönes Wetter für mich – auch wenn's regnet." (Bemerkung eines Herrn N. aus K., die wir gerne wörtlich wiedergeben, weil sie so gut zum Bild paßt.) Nicht verwunderlich diese Meinung. Der Stolz und die Freude, ein so schönes, starkes Auto zu fahren, ist allemal größer als ein Tief im Wetterbericht. Objektiv gesehen aber machen Regenfahrten im Mazda 626 GT Coupé auch deshalb Spaß: Sie lenken präziser und mit mehr Gefühl für den Straßenkontakt, weil die Servolenkung des Mazda 626 GT elektronisch gesteuert ist. Dabei ziehen die Vorderräder den Wagen sicher durch die Kurve und das ABS-System hält das Fahrzeug unter Kontrolle, wenn Sie zum Beispiel auf nasser Fahrbahn oder in der Kurve bremsen müssen.

Und auch das hat das Mazda 626 GT Coupé zu bieten – serienmäßig: Elektrisches Hub- und Schiebedach, elektrische Fensterheber, zentrale Türverriegelung, automatischer Geschwindigkeitsregler, 2 elektrisch einstellbare Außenspiegel, einzeln umklappbare Rücksitzlehnen, Breitreifen 195/60 VR 15 auf Leichtmetallfelgen 6 J x 15, Colorverglasung und vieles mehr.

Mazda 626 GT Coupé, 2,0i, 16V, 103 kW (140 PS), Kat., 5-Gang DM 35.100,–*

*Unverbindliche Preisempfehlung des Importeurs ab Auslieferungslager zuzüglich Überführungskosten.
Finanzierung oder Leasing:
Ihr Mazda-Partner vermittelt Ihnen gerne ein günstiges Angebot.

Mehr Informationen erhalten Sie unter 0 24 52/6 17 50 oder bei einem von über 1.000 Mazda-Händlern, am besten bei einer Probefahrt.
MAZDA MOTORS (DEUTSCHLAND) GMBH
Weidenstraße 2, 5090 Leverkusen 1

mazda

Harmonie zwischen Mensch und Technik

MERCEDES 230 E/260 E

Auch Mercedes übt sich fleißig in Zylindervielfalt. Die Diesel-Modelle gibt es mit vier, fünf und sechs Zylindern, die Benziner mit vier, sechs und acht.

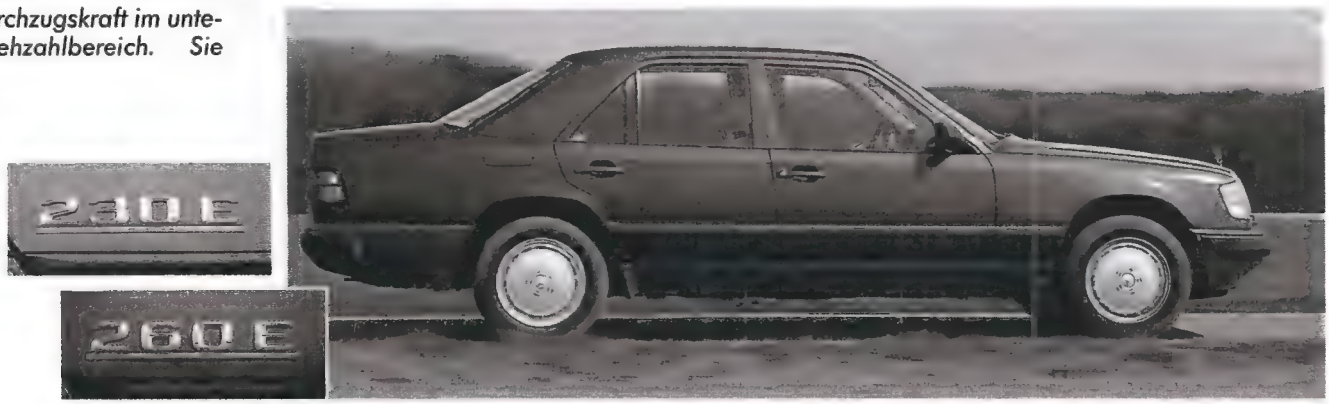
Der stärkste Vierzylinder steckt im 230 E: 2,3 Liter Hubraum, 97 kW (132 PS). Wer weiter im Hubraum hinauf will, dem bietet sich der 260 E mit Sechszylinder-Motor und 28 PS mehr an. Der Preissprung beträgt knapp 7 200 Mark. Der Sprung vom 260 E zum 300 E macht indessen nur 4 500 Mark aus. Folglich werden auch mehr 300 E als 260 E abgesetzt. Die Käufer handeln offenbar nach dem Motto: Wenn schon, denn schon.

Während der 230 E in Anbetracht seines hohen Kampfgewichts ein vergleichsweise bescheiden motorisiertes Auto ist, läßt der 260 E einen Hauch von Sportlichkeit spüren. Das dürfte aber nicht Grund genug sein, sich für den so viel teureren Sechszylinder zu erwärmen. Es ist vielmehr seine Durchzugskraft im unteren Drehzahlbereich. Sie macht aus diesem Mercedes auch dann noch kein müdes Gefährt, wenn er voll beladen oder mit Anhänger unterwegs ist. Für Wohnwagenurlauber ist er darum ganz klar die bessere Empfehlung.

Abgesehen von einem serienmäßig eingebauten Fünfganggetriebe (beim 230 E kostet es 838 Mark Aufpreis) und einer Zentralverriegelung (beim 230 E 599 Mark Aufpreis) unterscheiden sich das Vier- und das Sechszylinder-Auto ausstattungsmäßig nicht voneinander. ABS, Servolenkung und Drehzahlmesser sind bei beiden serienmäßig eingebaut. Wie so oft, bedingt auch hier der größere Hubraum und die höhere Zylinderzahl keine grundsätzlich üppigeren Verbrauchswerte. Im mot-Test verlangte der 230 E durchschnittlich 12,2 Liter, der 260 E kam auf 12,6 Liter pro 100 Kilometer.

		Mercedes 230 E	Mercedes 260 E
Hubraum eff./Zylinder	cm^3	2299/4	2599/6
Ventile pro Zylinder		2	2
Bohrung/Hub	mm	95,5/80,25	82,9/80,25
Verdichtung		9,0	9,2
Leistung	kW/PS	97/132	118/160
	bei 1/min	5100	5800
Maximales Drehmoment	Nm	198	220
	bei 1/min	3500	4600
Länge/Breite/Höhe	cm	474,0/174,0/144,6	474,0/174,0/144,6
Radstand	cm	280,0	280,0
Spurweite vorn/hinten	cm	149,7/148,8	149,7/148,8
Leergewicht*	kg	1310	1370
Zuladung*	kg	520	520
Gepäckrauminhalt (mot-Messung)	Liter	640	640
Getriebe		4-Gang	5-Gang
Reifen		195/65 R 15 H	195/65 R 15 V
Beschleunigung 0–100 km/h*	s	10,6	9,0
Spitze*	km/h	200	215
Kraftstoff		Bleifrei-Super	Bleifrei-Super
bei 90 km/h	L/100 km	7,2	8,5
bei 120 km/h	L/100 km	9,0	10,3
Stadtzyklus	L/100 km	11,4	12,6
Drittelmix	L/100 km	9,2	10,5
Preis	DM	42 921	50 103

*Werksangaben



VIER ODER SECHS ZYLINDER?

Werden die Kunden einen Vierzylinder als Antrieb eines hochkarätigen Sportwagens akzeptieren? Die Befürchtungen sind nicht unbegründet. Sechs oder mehr Zylinder sind schließlich nicht nur wegen ihrer höheren Laufkultur beliebt, oder weil technische Gegebenheiten sie erfordern, sondern auch deshalb, weil damit ein hoher Prestigewert verbunden ist.

Ford zum Beispiel hielt lange Zeit an einem alten Zweiliter-V6-Motor fest, der erst 1977 aus dem Programm genommen wurde, obwohl er bis dahin zu Vierzylinderpreisen feilgeboten werden konnte. Auch heute noch gibt es bei Ford zwei V6-Triebwerke für den Scorpio und den Sierra 4x4, einen 2,4-Liter und einen 2,9-Liter. Der 2.4-V6 ist im Scorpio CL nur 1 600 Mark teurer als der schwächere 2,0 Liter-Vierzylinder. Doch der 2.4-V6 wird nicht mit Kat geliefert und ist darum keine gute Empfehlung. Wer bei Ford abgasentgiftet V6 fahren will, muß zum 2,9 Liter-Motor greifen. Der ist 107 kW (145 PS) stark und im Scorpio GL für 40 195 Mark zu haben.

Lancia ließ beim Modell Thema sogar lange Zeit die Wahl zwischen zwei absolut leistungsgleichen Motorvarianten mit vier und sechs Zylindern. Der Vierzylinder, ein Zweiliter mit Turbo, leistete mit Kat 110 kW (150 PS); der V6, ein 2,8 Liter ohne Kat, bot ebenfalls 110 kW (150 PS). Beide kosteten exakt den gleichen Betrag. Inzwischen gibt es überarbeitete Thema-Modelle (siehe mot 25/1988). Im April 1989 bekommt der Turbo-Vierzylinder 16 Ventile,

VOLVO 740 GLT 16V/760 GLE

		Volvo 740 GLT 16V	Volvo 760 GLE
Hubraum eff./Zylinder	cm^3	2316/4	2849/6
Ventile pro Zylinder		4	2
Bohrung/Hub	mm	96/80	91/73
Verdichtung		10,0	9,5
Leistung	kW/PS	114/155	105/143
	bei 1/min	5800	5100
Maximales Drehmoment	Nm	205	240
	bei 1/min	4450	3750
Länge/Breite/Höhe	cm	478,5/176,1/143,5	484,4/176,1/142,5
Radstand	cm	277,0	277,0
Spurweite vorn/hinten	cm	147,0/146,0	147,0/152,0
Leergewicht*	kg	1320	1465
Zuladung*	kg	480	445
Gepäckrauminhalt (mot-Messung)	Liter	560	535
Getriebe		4-Gang mit Overdrive	3-G-Autom. mit Overdrive
Reifen		185/65 R 15 H	195/60 R 15 H
Beschleunigung 0–100 km/h*	s	10,0	10,9
Spitze*	km/h	190	175
Kraftstoff		Bleifrei-Super	Bleifrei-Normal
bei 90 km/h	L/100 km	7,2	8,8
bei 120 km/h	L/100 km	9,4	11,3
Stadtzyklus	L/100 km	13,1	15,5
Drittelmix	L/100 km	9,9	11,9
Preis	DM	42 500	60 410

*Werksangaben

Äußerlich gleichen sie sich weitgehend, der Volvo 740 und der 760. Nur wer genau hinsieht, bemerkt die abstufenden Unterschiede: Der 760 hat einen leicht angeschrägten Bug und ein gefälliger gestyltes Armaturenbrett. Wer sich für genauere Betrachtung auf den Bauch legt, entdeckt noch mehr, nämlich eine andere Hinterachse. Während der 740 noch eine primitive Starrachse hat, findet man beim 760 einzeln an Doppel-Querlenkern und Längslenkern geführte Räder vor – ganz im Sinne von Abrollkomfort und Straßenlage.

Das Zylinderangebot ist bunt: Im 740 gibt es Vierzylinder-Benziner und Sechszylinder-Diesel, im 760 einen Sechszylinder-Turbodiesel, einen V6-Benziner und einen Vierzylinder-Turbo.

Interessantester Vierzylinder im 740 ist ein 2,3 Liter großer 16-Ventiler, der sowohl leistungs- als auch verbrauchsmäßig dem Sechszylinder-Modell 760 GLE schwer zu schaffen macht. Doch leider ist auch dieser 740 noch mit der alten Starrachse versehen. Dazu kommt: Die Laufkultur eines guten Sechszylinders erreicht der 16-Ventiler auch mit seinen vibrationshemmenden Ausgleichwellen nicht.

So gehört der V6 im 760 GLE, einst als Europa-Motor konzipiert, längst nicht zum alten Eisen. Seine Trinksitten sind zwar schlechter als die des neuen Vierzylinders, doch arbeitet er leiser und sanfter.

Der hohe Preisunterschied – fast 18 000 Mark mehr müssen für den 760 GLE berappt werden – hat freilich noch andere Gründe. Nicht nur ABS und elektronische Klimaanlage sind serienmäßig, sondern auch eine Dreistufen-Automatik mit Overdrive. Ganz zu schweigen von weiteren Annehmlichkeiten wie elektrisches Schiebedach oder elektrischer Fensterheber.

---

wird etwa 122 kW (165 PS) leisten. Der V6 ist nun mit Kat zu haben und leistet nach wie vor 110 kW (150 PS). Sein Preis: 44 700 Mark. Der Preis des ebenfalls mit Kat und ABS ausgerüsteten 16V-Turbo-Vierzylinders dürfte bei rund 46 000 Mark liegen. Damit wird hier ein Vierzylindermodell teurer als das entsprechende Sechszylinder-Auto.

Bei Mazda, einer Marke, die den 929 GLX sowohl mit vier als auch mit sechs Zylindern anbietet, stimmt das Verhältnis dagegen wieder. Der 3.0i-V6 leistet 125 kW (170 PS) und kostet 42 500 Mark einschließlich ABS. Der Vierzylinder-929, ein 85 kW (115 PS) großer 2,2-Liter, kommt auf 31 850 Mark.

Auch beim Renault 25 (Renault-Werbung: „Es lebe die Persönlichkeit") ist die gewohnte Hierarchie wiederhergestellt. Der Renault 25 TX mit 79 kW (107 PS) kostet 30 050 Mark, der Renault 25 V6 mit 110 kW (150 PS) einschließlich ABS belastet den Käufer mit 44 950 Mark.

Ähnliches gilt bei Toyota. Der Vierzylinder-Camry wird mit 89 kW (121 PS) für 29 260 Mark angeboten, der aufgewertete Camry V6 mit sechs Zylindern kostet 38 380 Mark, allerdings mit ABS, Schiebedach und noch ein paar Annehmlichkeiten mehr.

Und last but not least: Rover bietet ebenfalls ein Auto an, bei dem der Käufer zwischen vier und sechs Zylindern wählen kann. Der Vierzylinder, der 820 Si, ein Zweiliter-Auto mit 16 Ventilen und 98 kW (133 PS), kostet 32 990 Mark. Der Sechszylinder heißt 827 Si, hat 2,7 Liter Hubraum und leistet 124 kW (169 PS). Sein Preis: 41 500 Mark. ABS kostet 3 000 Mark zusätzlich. □

Fotos: Richter, Binder, gad

Wie kommt es, daß im La
und des besten Straßen-Syste
viele km zurücklegen, kei

Es stimmt. Im Vergleich zu den anderen seiner Klasse fährt der Saab 9000 am meisten. Rund 30.000 km im Jahresdurchschnitt. Die meisten davon auf der Autobahn.

Saab-Fahrer – in der Mehrzahl Geschäftsleute – wissen, daß ihnen da draußen kein Status-Symbol hilft, sondern ein exzellentes Werkzeug. Eins mit dem sie das einzigartige deutsche Straßen-System perfekt nutzen können. Und Perfektion heißt beim Saab 9000 die Kombination von außergewöhnlicher Kraft, exzellentem Fahrverhalten und einmaligem Raumangebot.

Zur Kraft: An seinem 16-V-Turbomotor liegt es, daß wir sagen können: Beim Beschleunigen ist kein Vergleichbarer überlegener. Gerade im Bereich zwischen 60 und 120 km/h bietet er einen Wert, der seinen Fahrer nicht nur jeder kritischen Situation davonfahren läßt, sondern der auch vergleichbare deutsche Wettbewerber hinter sich läßt. Allerdings zählt für uns nicht das Mitbieten oder Überbieten von Geschwindigkeiten, sondern das konstante Halten der Reisegeschwindigkeit. Unangestrengt – auch am steilsten Berg.

Auf dem Talladega-Rundkurs/USA bestand der Saab 9000 Turbo 16 die härteste Belastungsprobe der Welt: 100.000 km nonstop mit durchschnittlich 213,299 km/h. Ohne Ausfälle und bis heute ohne Konkurrenz.

Zum Fahrverhalten: Der Saab 9000 erreicht seine oft zitierte Fahrsicherheit und Kurvenstabilität aus dem Zusammenwirken von Frontantrieb, idealer Gewichtsverteilung (60% lasten auf den Vorderrädern) und den 15-Zoll-Rädern. Gerade bei Regen, Laub auf den Straßen und vor allem im Winter macht er Sie sicherer. Der Saab 9000 ist für souveränes Agieren gebaut und nicht für nervöses Reagieren.

Zum Komfort: Nur ein Saab 9000 – aber keines der hiesigen Automobile – hat ein Raumangebot, das der strengen amerikanischen EPA-Norm „large car“ entspricht. Selbst

TBWA

nd der besten Automobile ms Autofahrer, die besonders n deutsches Auto kaufen?

wenn Sie ein Meter neunzig sind und sich bequem ausstrecken, wird Ihr Hintermann nicht eingepfercht. Die beiden Vordersitze sind übrigens automatisch beheizt. Nicht gegen Aufpreis, sondern ab Werk.

Nur ein Saab hat einen Innenraum-Luftfilter, der Dieselruß, Öl, Staub und sogar Bakterien und Pollen nicht ins Wageninnere läßt.

Daß in der 5türigen Version der Gepäckraum bei umgelegten Sitzen Kombi-Volumen erreicht, ist eine weitere Einmaligkeit seines Konzeptes. (625 l normal, 930 l bei zu 40% umgeklapptem Rücksitz, 1040 l bei 60% und 1600 l bei ganz umgeklapptem Rücksitz.)

Saab-Fahrer verzichten bewußt auf den Marken-Stempel und noch mehr auf das Image einiger bekannter Hersteller. Obwohl oder gerade weil sie genügend davon haben, was die Wirtschaftsleute „verfügbares Einkommen" nennen, haben sie vordergründiges Zurschaustellen von Wohlstand und Prestige nicht nötig. Im Gegenteil – sie halten das für mehr als unpassend.

Jetzt haben wir ausführlich über den Saab 9000 gesprochen. Auf einer Probefahrt spricht er für sich selbst. Finden Sie heraus, ob die besten Autos der Welt eine Alternative zu ihm sind.

Zum 2. Mal in Folge bester Importwagen der oberen Mittelklasse: Saab 9000 Turbo 16.

Interessiert? Postkarte an die Saab Deutschland GmbH, Berner Str. 89, 6000 Frankfurt 56 genügt. Oder ein Anruf: 069/5006-0.

SAAB 9000

Auf langen Strecken zu Hause.

SUBARU JUSTY

ALLRAD MIT KOMFORT

Straffere Gesichtszüge haben die bisher etwas hochbeinige Optik des Subaru Justy deutlich zum Vorteil verändert.

Ab nächsten Monat bieten die deutschen Subaru-Händler den neuen Justy feil (mot berichtete in Heft 26/88). Auch bei ihm läßt sich wie bei allen Justy-Modellen der Allradantrieb per Knopfdruck zuschalten.

Nach ersten Fahreindrükken gefällt vor allem sein ausgewogenes und für diese Fahrzeugklasse besonders komfortables Fahrwerk. Vor allem kurze, trockene Stöße absorbierte die Federung problemlos. Das Kurvenverhalten erwies sich, vor allem mit zugeschaltetem Allradantrieb, als gutmütig und neutral. Auch der Geräuschkomfort des neuen Justy gewann durch die gründliche Überarbeitung des kleinen Allradlers. Die Dröhnfrequenzen des agilen und drehfreudigen Dreizylindermotors haben die Subaru-Techniker beseitigt; übrig geblieben ist ein sportiver, kerniger Sound.

Tadel gibt es nur für die Lenkung: Sie erfordert zwar wenig Kraft beim Rangieren, vermittelt dafür aber auch wenig Fahrbahnkontakt.

Der 1,2 Liter große Dreizylinder mit Dreiweg-Katalysator und 49 kW (67 PS) versprach subjektiv gute Fahrleistungen, während seine schwächere Variante (1,0 Liter, 40 kW/55 PS, ungeregelter Kat) eher den Eindruck eines reinen Motors für den Stadtverkehr hinterließ.

Die Preise:

Justy 1000 Allrad unger. Kat, 3/5türig ..... 15 800/16 260 DM
Justy 1200 Allrad, 3/5türig ..... 17 320/17 830 DM
Justy 1200 Allrad ger. Kat, 3/5türig ..... 18 320/18 830 DM

Für alle Modelle bietet Subaru eine Garantie auf sämtliche Teile der Allrad-Mechanik über fünf Jahre oder 120 000 Kilometer.

LANCIA DEDRA

Im Mai feiert der Nachfolger des Lancia Prisma sein Debüt. Neben der neuen Karosserie wird ein größeres Motorenprogramm zur Verfügung stehen. Außer dem bereits aus dem Prisma bekannten 1,6 Liter Einspritzer mit 90 PS und dem ebenfalls etablierten 1,9 Liter Turbodiesel (80 PS) umfaßt das Dedra-Programm einen neuen 1,8 Liter-Vierzylinder, der etwa 100 PS leisten dürfte. Außerdem soll für den Dedra auch der 115 PS starke Zweiliter aus dem Thema erhältlich sein.

NEUE VW-PREISE

Ab sofort gelten für das VW-Personenwagenprogramm außer Corrado höhere Preise. So kosten zum Beispiel (alte Preise in Klammern) in Mark:

Polo

Fox 45 PS unger. Kat, Viergang 14 485 (14 210)
Fox 55 PS Kat, Viergang 16 515 (16 210)
Fox 45 PS Diesel, Fünfgang 16 555 (16 235)

Golf

55 PS Kat, 2türig, Viergang 17 960 (17 640)
70 PS Kat, 2türig, Fünfgang 19 850 (19 490)
90 PS Kat, 2türig, Fünfgang 20 720 (20 340)
54 PS Diesel, 2türig, Viergang 18 440 (18 070)
70 PS Turbodiesel, 2türig, Fünfgang .. 21 100 (20 690)

Jetta

CL 55 PS Kat, 2türig, Viergang 20 020 (19 660)
CL 70 PS Kat, 2türig, Fünfgang 21 840 (21 440)
CL 90 PS Kat, 2türig, Fünfgang 22 710 (22 290)
CL 54 PS Diesel, 2türig, Viergang 20 500 (20 090)
CL 70 PS Turbodiesel, Fünfgang 23 090 (22 640)

Passat

CL 72 PS Kat, Viergang 25 110 (24 650)
CL 90 PS Kat, Fünfgang 26 660 (26 150)
CL 107 PS Kat, Fünfgang 29 200 (28 630)
CL 80 PS Turbodiesel, Fünfgang 28 400 (27 850)
entsprechende Variant-Modelle 740 (750) Mark teurer

Scirocco

GT 95 PS Kat, Fünfgang 26 390 (25 880)
GT 16V 129 PS Kat, Fünfgang 31 595 (30 970)

mot TELEX

OETTINGER, traditionsreicher VW/Audi-Tuner aus Friedrichsdorf bei Frankfurt, bietet eine leistungsgesteigerte Version des 20 Ventil-Fünfzylinders des Audi 90. Für Umbaukosten von 16 000 Mark stemmt das Triebwerk mittels eines mechanischen Laders (Pierburg) 173 kW (235 PS) auf die Kurbelwelle.

MERCEDES-BENZ hat seine Transporter-Baureihe T1 überarbeitet. Ergänzend zu einer verbesserten Aerodynamik und zum modifizierten Arbeitsplatz kommen die neuen Dieselmotoren mit vier oder fünf Zylindern (58 kW/79 PS und 70 kW/95 PS) zum Einsatz.

LEXUS VON TOYOTA

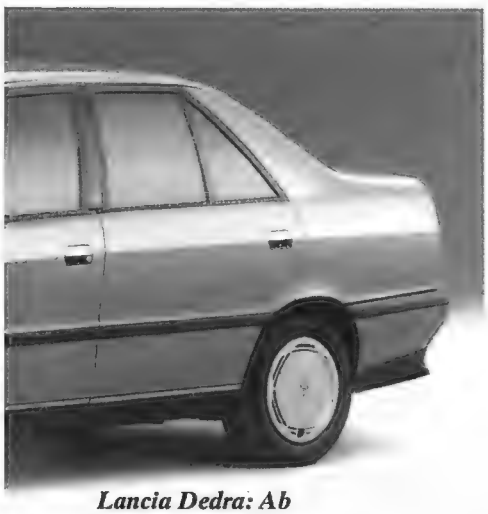
LUXUS-LEXUS FÜR DIE USA

Als zweiter japanischer Hersteller versucht Toyota, in der amerikanischen Oberklasse Fuß zu fassen. Nach den Honda Legend-Modellen, in den USA Acura genannt, debütiert das künftige Toyota-Flaggschiff unter dem Markennamen Lexus auf der Detroiter Motor Show '89.

Für den ausschließlich als heckgetriebene Limousine angebotenen Lexus hält Toyota zwei Motorversionen bereit: einen 2,5 Liter-V6 mit 115 kW (156 PS) im Lexus ES 250 und einen neukonstruierten V8 für das Topmodell LS 400, der mit 32 Ventilen und vier obenliegenden Nockenwellen aus vier Liter Hubraum 184 kW (250 PS) leistet. Für den Lexus LS 400 steht eine elektronisch gesteuerte Luftfederung zur Auswahl, alle Modelle verfügen serienmäßig über ABS. Der Lexus LS 400 mit Vierstufenautomatik wird je nach Ausstattung zwischen (umgerechnet) etwa 54 000 und 63 000 Mark kosten.

Auf dem deutschen Markt erscheint das Toyota-Flaggschiff frühestens 1991.

Nobel-Ambiente: Lexus mit aufwendiger Technik, Leder und Holz.



Lancia Dedra: Ab 1990 mit drei Kat-Einspritzern und einem Turbodiesel auf dem deutschen Markt.

FORD ESCORT EXPRESS LASER **WIEDER ZU HABEN**

Erneut im Ford-Programm ist die Topversion des Kleintransporters Express. Sie bietet Stoffbezüge des Escort CL für Sitze, Kopfstützen und Türverkleidung, eine demontierbare Gittertrennwand, sechs Ösen zum Verzurren von Gütern im Laderaum sowie in Wagenfarbe lackierte Außenspiegel. Der Preis des Sondermodells beträgt 16 636 Mark ohne Mehrwertsteuer.

Escort Express: 54 PS-Dieselmotor und Lkw-Zulassung.

OPEL VECTRA **TECHNO-TUNING**

New Look: Kunststoff-Kosmetik verleiht dem Opel Vectra ganz neuen Stil.

Kurz nach dem Start des neuen Opel Vectra hält die Tuning-Branche bereits neue Kleider für ihn bereit. Die Norderstedter Handelsgruppe Techno, die bereits für Kadett und Omega das Flügelwerk liefern kann, verkauft ein Optik-Kit unter dem Namen Lobo, bestehend aus Front- und Heckschürze für 550/590 Mark (glasfaserverstärkter Kunststoff) sowie Frontgrill mit einem Lochblech zur Hinterlegung (110 Mark), Seitenschwellern (475 Mark) und einem Heckflügel für 270 Mark (PurRim). Sämtliche Preise verstehen sich inklusive Vorgrundierung ohne Montage und Lackierung. Front-und Heckschürze lassen sich über die serienmäßigen Stoßfänger klipsen, wobei je zwei Blechschrauben an den Kotflügeln den nötigen Halt verschaffen – ohne Bohren geht's nicht. Der Heckflügel haftet mittels Klebstoff auf dem Gepäckraumdeckel.

VERGLEICHSTEST
AUDI 90 QUATTRO 20V – BMW 325iX

SCHNEE-WALZER

Von Rüdiger Baun

Auch acht Jahre nach dem Audi Ur-Quattro ist der permanente Allradantrieb im Personenwagen noch eher die Ausnahme von der front- oder heckgetriebenen Regel. Ob man nun vier angetriebene Räder braucht oder nicht, darüber wird auch in der mot-Redaktion immer wieder lebhaft diskutiert.

Als jedoch die Vergleichsfahrt zwischen dem Audi Quattro 20V und dem BMW 325iX just an dem Tag anstand, an dem der Winter über Süddeutschland mit voller

Audi Quattro 20V (links) und BMW 325iX (rechts) glänzen auch auf Schnee mit guter Traktion und sicheren Fahreigenschaften

Übersichtliche Instrumente und gefälliges Armaturenbrett beim Audi (oben). Die vier Lenksäulenhebel erfordern allerdings Gewöhnung. Die Hinterachs-Differentialsperre muß manuell bedient werden (rechts oben).

Klassisches BMW-Cockpit – fast ohne Fehl und Tadel (siehe jedoch Pro und Kontra, Seite 38). Dank selbstsperrender Viscokupplungen braucht der Fahrer nicht einzugreifen.

AUDI 90 QUATTRO 20V – BMW 325iX

Wucht hereinbrach, gab es keinen Zweifel: Allrad muß sein, zumindest an einem Tag wie diesem.

Der Verkehrsfunk berichtete fast zehn Minuten lang vom stehenden Verkehrschaos. Es genügte aber bereits ein Blick aus dem Fenster, um das drohende Unheil abzuschätzen. Doch mot erscheint unabhängig vom Wetter regelmäßig alle 14 Tage, also schnürten wir die Winterstiefel und befreiten die Autos von der weißen Pracht.

Wir sind zwar gut gerüstet, jedoch geht trotz Allrad zunächst gar nichts. Lektion eins: Wenn die Straßen total verstopft sind, ruhen eben – Traktion hin, Traktion her – auch die Räder des tollsten Allradlers. Und auch die Lektion zwei des großen Viermalvier wird uns gleich auf den ersten Metern in der Stadt schmerzhaft vorgeführt: Ein Fahrzeug mit permanentem Allradantrieb braucht unbedingt Winterreifen. Der zunächst noch auf Sommerreifen der Hochgeschwindigkeits-Kategorie rollende Quattro rutscht beim Bremsen in die Anhängerkupplung des vorausfahrenden Fahrzeugs. Die Folgen sind auf den Fotos noch zu erkennen, denn eine unterwegs aufgesuchte große VAG-Werkstatt hatte keinen Nebelscheinwerfer für den Audi 90 im Lager.

Doch nun kommen wir zu Lektion drei – dem hohen Lied des permanenten Allradantriebs. Endlich sind die Stadtgrenzen erreicht, wir tanzen den Schnee-Walzer. Der BMW 325iX und der Audi Quattro 20V ziehen auf den frisch verschneiten und kaum befahrenen Nebenstrecken des Schwarzwalds im heftigen Schneetreiben souverän

PREISE UND EXTRAS IM VERGLEICH

Ausstattung	Audi 90 Quattro 20V	BMW 325iX
Grundpreis viertürig	58 435 DM	50 250 DM
Fünfganggetriebe	●	●
Servolenkung	●	●
ABS	●	●
Zentralverriegelung	●	●
Elektrische Fensterheber (4)	1 683 DM	1 675 DM
Leichtmetallräder	●	2 130 DM
Heckspoiler	●	●
Skisack	●	285 DM
Sportsitze	●	1 040 DM
Bordcomputer	438 DM	730 DM
Tempomat	682 DM	655 DM
Klimaanlage	2 652 DM	3 125 DM
Beheizte Vordersitze	438	515 DM
Elektrisches Schiebe-Ausstelldach	1 815 DM	1 620 DM

● = serienmäßig – Stand: Dezember 1988.

WER SICH NICHTS WÜNSCHT, KANN SICH NICHTS ERFÜLLEN

Wunschlos glücklich zu sein gilt weithin als das höchste Ziel im Leben.

Aber fragen wir uns doch mal ehrlich: Wie wäre das, wenn man sich nichts mehr wünschen könnte? Gewinnt nicht das Leben erst daraus seinen Reiz, daß man Wünsche hat und sich für ihre Erfüllung anstrengen muß?

Das fängt beim kleinen Kind an, das sich auf sein erstes Fahrrad freut, und hört beim erfolgreichen Geschäftsmann, der sich einen angemessenen Wagen leistet, noch lange nicht auf.

Wenn auch die Wünsche unbegrenzt sind, die Wege zu ihrer Erfüllung sind sich in den meisten Fällen verblüffend ähnlich: sie führen über den Kreditberater der Sparkasse.

Wenn Sie mit ihm Ihre Wünsche und Pläne durchsprechen, wird er im Handumdrehen die passende Darlehensform für Sie gefunden haben.

Und Sie werden sehen, daß sich auf diesem Weg fast jedes Ziel erreichen und fast jeder Wunsch erfüllen läßt.

wenn's um Geld geht – Sparkasse

ihre Bahn. Hier spielen sie ihre gute Traktion aus und rollen wie auf Schienen über die geschlossene Schneedecke.

Beim Beschleunigen stürmen die beiden 125 kW (170 PS) starken, mit Winterreifen bestückten Allradler auch auf Schnee so ungestüm vorwärts wie Ben Johnson bei seinem gedopten 100 Meter-Spurt. Subjektiver Eindruck: Bei dem tollen Grip fährt sich's selbst auf geschlossener Schneedecke wie auf Nässe. Eine frappante Fehleinschätzung, die spätestens beim Bremsen üble Folgen haben kann. Zwar ist es inzwischen eine Binsenweisheit, doch man muß sie sich beim Fahren mit permanentem Allradantrieb immer wieder klarmachen: Trotz überlegener Traktion bremsen die Allradler nicht besser als ein ganz normales Auto mit nur zwei angetriebenen Rädern.

Dieser Erfahrung tragen sowohl der BMW 325iX als auch der Audi 90 Quattro 20V Rechnung: Beide haben serienmäßig ein Antiblockier-Bremssystem (ABS). Damit wird der Bremsweg zwar nicht kürzer, aber das Fahrzeug bleibt wenigstens in der Spur und bricht nicht aus. Durch die Kopplung der Achsen beim Allradantrieb erfordert das ABS-System bei diesen Autos eine besonders feine Abstimmung. Audi setzt daher seit etwa einem Jahr ein selbstsperrendes Torsen-Zwischendifferential ein. Es hat gegenüber der früher verwendeten manuellen Sperre gleich mehrere beachtliche Vorzüge. Zunächst sperrt es bei unterschiedlichen Reibwerten selbständig, löst aber unter Schub sofort wieder. Es hat somit keinen Einfluß aufs Bremsen, ABS ist immer verfügbar.

Ein weiterer Vorzug des Schneckenräder-Differentials ist die variable Kraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Während beim Audi Quattro normalerweise die Antriebskraft zu gleichen Teilen nach vorn und hinten aufgeteilt wird, kann beim Quattro mit Torsen-Differential auch eine Aufteilung des Motormoments von beispielsweise 25 Prozent an der Achse mit geringerer Griffigkeit und 75 Prozent an der anderen Achse zustande kommen. Audi nähert sich somit den neueren Allradsystemen von BMW und VW; auch dort gibt es variable Kraftverteilungen in Abhängigkeit vom Schlupf.

Schließlich hat der Audi Quattro weiterhin eine manuell zuschaltbare Sperre an der Hinterachse. Bei gesperrter Hinterachse arbeitet das ABS-System nicht. Doch die hintere Sperre ist nur zum Anfahren in wirklich schwierigem Terrain nötig, sie schaltet sich über 25 km/h automatisch ab. Zumindest wenn der Quattro Winterreifen montiert hat,

Der Audi (rechts) hat zwar eine tiefere Ladekante, aber der BMW-Gepäckraum ist wesentlich größer und längst nicht so zerklüftet

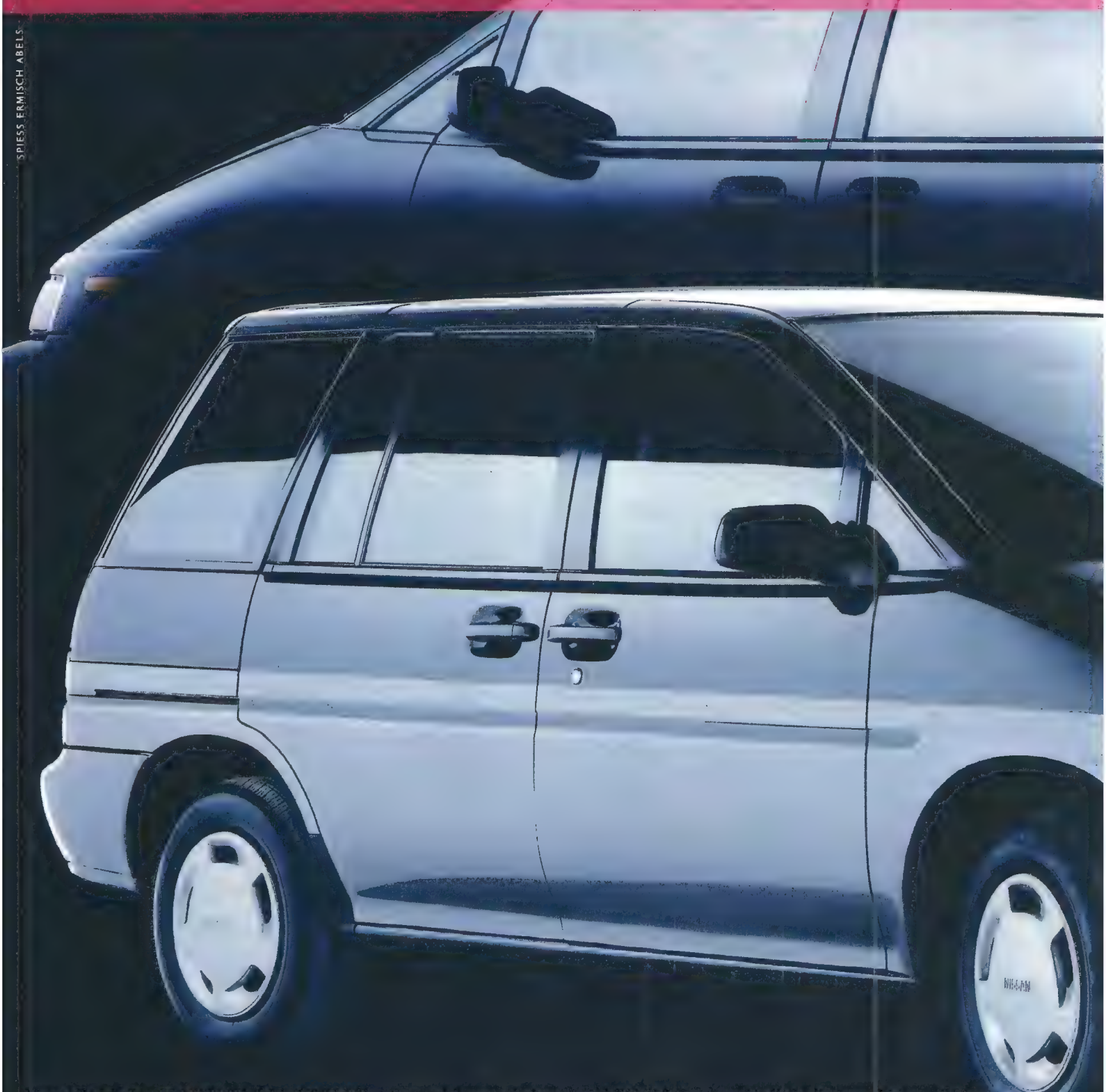
UNTERHALTSKOSTEN DER ZWEI TESTWAGEN

Modell	Audi 90 2.3 E 20V Quattro	BMW 325 iX
Steuer	303,– DM	330,– DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	1032,– DM	1164,– DM
Sonstige Kosten	1755,– DM	1506,– DM
Fixkosten pro Jahr	3090,– DM	3000,– DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	9850,– DM	7150,– DM
Laufende Kosten pro 100 km	26,50 DM	26,00 DM
Betriebskosten*	3980,– DM	3900,– DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	16920/7070 DM	14050/6900 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	1410/589 DM	1171/575 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	112,8/47,1 Pf	93,7/46,0 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

Wenn Dir jemand erzählen will, das Auto-Einerlei wird immer größer...

. . . zeig' ihm ein Lächeln.



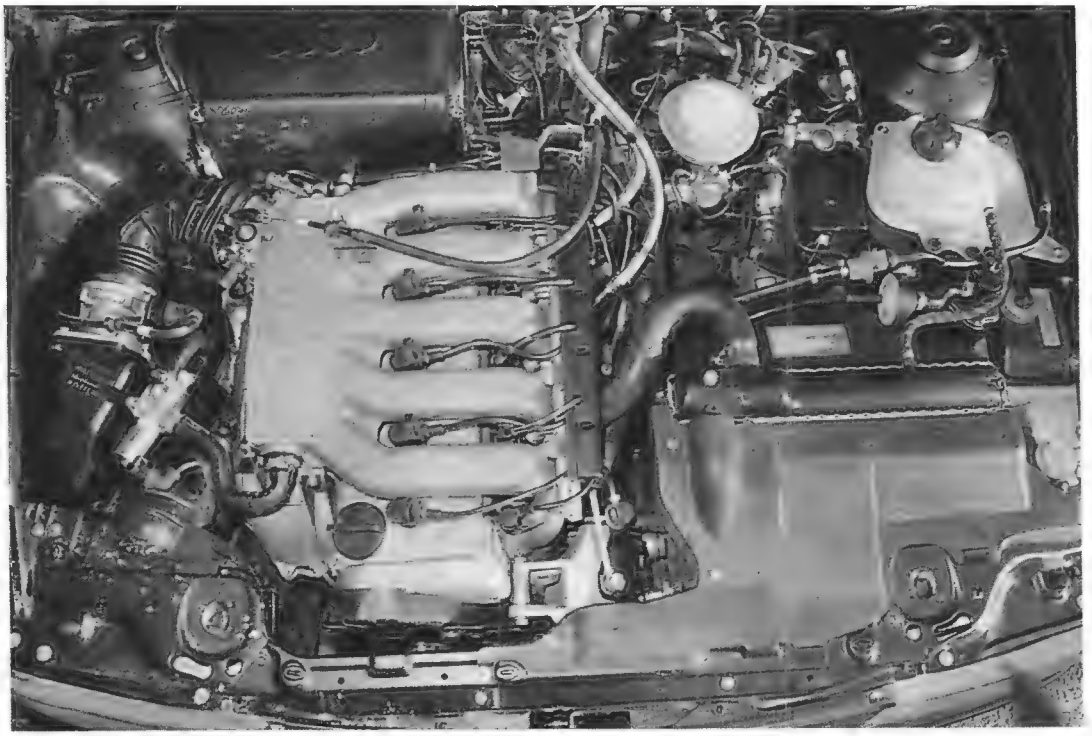
SPIESS ERMISCH ABELS

Nissan Prairie Pro: 72 kW/98 PS, 2,0 l, DM 29.995,-- (Automatik gegen Aufpreis); 4x4 DM 35.995,-- unverbindliche Preisempfehlung ab Neuss.
Abb.: Zweifarblackierung gegen Aufpreis. Wenn Sie mehr wissen wollen – auch über Leasing oder Finanzierung – fragen Sie Ihren Nissan Händler oder

NISSAN
Neu. Nissan Prairie Pro.
Individualität
im Stil der 90er Jahre.
Auf der ganzen Welt fordern immer mehr Menschen Automobile mit neuen Qualitäten. Eine der besten Antworten darauf heißt Nissan Prairie Pro. Er ist faszinierend in Form und Technik – für Menschen mit eigener Meinung vom Vorwärtskommen.
Der Nissan Prairie Pro ist ein neuartiger Typ Automobil – gestaltet nach den Kriterien zukünftiger Design-Ansprüche und ausgelegt als Multi-Talent. Für die Familie, die anspruchsvolle Freizeitgestaltung und für die besonderen Erwartungen des Geschäftslebens. Auch abseits befestigter Straßen, wenn man will durch Allradantrieb mit modernster Visco-Technologie.
Der Nissan Prairie Pro bietet durch und durch Ungewöhnliches und hebt sich vom Durchschnitt ab. Genauso wie die Menschen, die ihn fahren.
PRAIRIE PRO
NISSAN Motor Deutschland GmbH, 4040 Neuss 1.
NISSAN
NISSAN
schreiben Sie uns bzw. rufen Sie uns an. Tel. 0 21 01 - 38 83 88

kommt er aber auch ohne manuelle Sperre praktisch immer aus den Startlöchern.

Eine Besonderheit ist bei Audi das manuell abschaltbare ABS-System. Geübte Fahrer können zwar ohne ABS im Tiefschnee oder auf Schotter einen etwas kürzeren Bremsweg erzielen, weil die vor den blockierenden Rädern hergeschobenen Schneeberge zusätzlich verzögern, aber ohne ABS hat man ständig das Schreckgespenst eines plötzlich ausbrechenden und unlenkbaren Fahrzeugs im Nacken.



Oben: Mit vier Ventilen pro Brennraum ist der Audi-Fünfzylinder zwar in der Spitzenleistung kräftig, aber leider etwas durchzugsschwach

Unten: Der BMW-Sechszylinder ist noch immer ein Vorbild an Laufruhe, Drehfreude und Kraftentfaltung. Er hat zwar nur zwei Ventile, dafür mit 2,5 Litern aber mehr Hubraum als der Audi.

VERBRAUCHSWERTE IM VERGLEICH

Modell			Audi 90 Quattro 20V	BMW 325iX
Tankinhalt		Liter	70	62
Tankreichweite[1]		km	570	480
Motorölinhalt		Liter	4,5	4,8
DIN-Werte	Stadt	L/100 km	13,7 BS	13,6 BN
	90 km/h	L/100 km	7,3 BS	7,8 BN
	120 km/h	L/100 km	8,9 BS	9,8 BN
	Drittelmix	L/100 km	10,0 BS	10,4 BN
Langstrecke zügig		L/100 km	9,1–10,9 BS	9,4–11,0 BN
Langstrecke scharf		L/100 km	10,9–13,9 BS	11,0–15,4 BN
Kurzstrecke (Stadt)		L/100 km	12,2–14,6 BS	12,2–14,5 BN
Testverbrauch		L/100 km	12,1 BS	12,7 BN

[1] unter Berücksichtigung des Testverbrauchs; Kraftstoffe: BS = Bleifrei-Super, BN = Bleifrei-Normal.

Beim 325iX wird die Antriebskraft normalerweise über ein Verteilergetriebe im Verhältnis von 37 Prozent an die Vorderräder und 63 Prozent nach hinten verteilt. Bei stark unterschiedlichen Reibwerten verteilt eine Viscokupplung die Kraft aber ebenfalls entsprechend den Straßenverhältnissen zwischen vorn und hinten. Durch besonders großen Aufwand – ein zusätzlicher Sensor aus Quecksilber sorgt für Informationen über die Fahrbahngriffigkeit, und in bestimmten Fahrzuständen wird das Motorschleppmoment angehoben und das Giermoment abgeschwächt – ist das ABS stets einsatzfähig. Allerdings regelt es nicht ganz so spontan wie beim Audi. Zumindest auf Schnee neigt der 325iX beim leichten Tritt auf die Bremse zunächst kurz zum Blockieren. Erst bei erhöhtem Pedaldruck meldet sich dann das beruhigende ABS-Pulsieren im Bremspedal.

Das etwas verzögerte Ansprechen des ABS-Systems auf rutschigem Untergrund beim BMW-Allradler hat seine Ursache wohl in der nicht vollständig lösenden Viscokupplung. In engen Kurven macht sich dies, wie übrigens auch beim Audi mit Torsen-Differential, durch leichte Verspannungen bemerkbar.

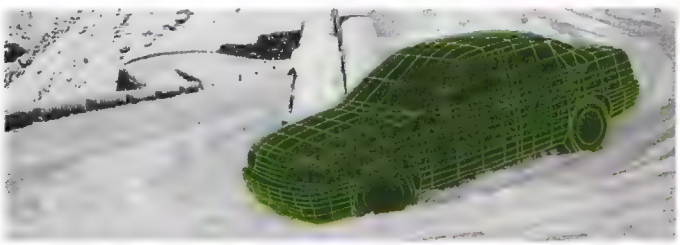
IN-NE 84

M-DP 7060

DAS AUTO, DAS AUF
DEM COMPUTER ZUR WELT KAM

RAUF KOMMEN ALLE 4 x 4. BERGAB

„Warum gerade bergab?“ werden Sie jetzt vielleicht fragen. Ganz einfach: weil



man bergab bremsen muß. Und weil die Bremsstabilität beim Allrad-Antrieb bisher ein Problem war. Solange Vorder- und Hinterräder gekoppelt sind, kann der Wagen beim Bremsen schon mal aus der Spur geraten.

Je schneller man also den Allrad-Antrieb beim Bremsen abschaltet, um so sicherer fährt man. Opel Ingenieure haben deshalb für den Vectra 4 x 4 das Vario-Trac-System entwickelt. Eine kleine Sensation: Es trennt automatisch die beiden Achsen in Zehntelsekunden – selbst bei minus 30 °C.

EIS UND SCHNEE IM COMPUTER.

Lange bevor das Vario-Trac-System fertig kon-

DER NEUE VECTRA 4x4

MIT ALLRAD UND ABS

ZEIGT DER VECTRA DEN UNTERSCHIED.

struiert war, haben es unsere Ingenieure in einem der größten Entwicklungscomputer getestet. Damit auch diese neue Technik ausgereift auf die Straße kommt.

Wer es ganz genau wissen will: Der Vectra 4 x 4 hat einen permanenten Allrad-Antrieb mit flexibler Momentenverteilung und Abkopplung durch eine hydraulisch betätigte Lamellenkupplung. Wie bitte?

DER VECTRA 4 x 4 IST DAS NEUE MASS FÜR ALLRAD-SICHERHEIT. Wie das in der Praxis aussieht, zeigt unser Allrad-Film beim freundlichen Opel Händler.

Er informiert Sie auch gerne über die anderen Vectra-Modelle und über Finanzierung oder Leasing.

OPEL

DER NEUE OPEL VECTRA. DIE INTELLIGENTE LÖSUNG.

AUDI 90 QUATTRO 20V – BMW 325iX

Allradantrieb haben sie zwar beide, doch der Ausgangspunkt ist völlig unterschiedlich. Die Markenbrüder des Audi Quattro haben nämlich sonst Frontantrieb, die Kollegen des BMW sind Hecktriebler. Vergleicht man die beiden Allradler mit den übrigen Modellen ihrer Marke, so ist der Quattro handlicher als die frontgetriebenen Audi, der 325iX wirkt dagegen nicht ganz so agil wie ein nur hinten angetriebener 325i. Vergleicht man nun die beiden Allradler miteinander, so liegen gerade in diesem Punkt noch immer Welten zwischen dem BMW und dem Audi. Während der Münchner so handlich und wendig wie ein Wiesel um die Ecken huscht, wirkt der Audi auch als Quattro schwerfällig.

Der BMW wirft eine nahezu ausgewogene Gewichtsverteilung von 54:46 Prozent ins Rennen, während der Audi mit seinem weit vorn plazierten Motor mit 60:40 Prozent doch etwas kopflastig ist. Wesentlichen Anteil an der spielerischen Leichtigkeit des Münchners hat natürlich auch die bei diesem Hersteller traditionell sehr präzise Servolenkung. In Verbindung mit der Eingelenk-Federbeinachse vermittelt sie ausgezeichneten Fahrbahnkontakt, ist ausreichend leichtgängig und doch sehr präzise.

Dagegen muß sich der Audi-Fahrer mit einer um die Mittellage schwammigen Servolenkung begnügen, die zudem noch ziemlich schwergängig ist. Das schlimmste Manko der Audi-Lenkung ist jedoch der mangelhafte Fahrbahnkontakt. Über die mäßig geratene Servolenkung des Audi kann man sich eigentlich nur wundern, denn schließlich baut die Konzernmutter in Wolfsburg ganz hervorragende Lenkungen.

Aber auch die Dreier-Karosserie steuert trotz – oder gerade wegen – ihres Alters einiges zur Handlichkeit bei: Sie ist wesentlich übersichtlicher als die Audi-Karosse.

Allradfahrzeuge gelten als besonders fahrsicher und spurstabil. Dies trifft auf den Audi 90 Quattro 20V und den

PRO UND KONTRA

Audi 90 Quattro 20V

Günstige Plazierung für aufpreispflichtige Fensterheber

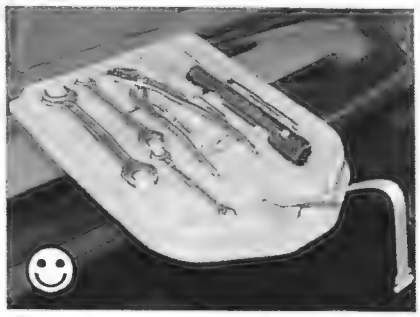
Vordere Gurtpunkte in der Höhe verstellbar

Tankschloß nicht an Zentralverriegelung angeschlossen

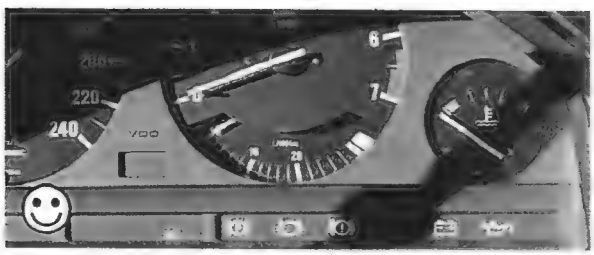
Zwei Lenksäulenhebel nicht optimal – Verwechslungsgefahr

BMW 325 iX

Aufgeräumtes und gut sortiertes Bordwerkzeug



Genau arbeitende Verbrauchsanzeige



Hupe in Speiche – trifft man sie schnell genug?

Nur bei eingeschalteter Heckscheiben-Heizung ist der Schalter beleuchtet

BMW 325iX uneingeschränkt zu, wobei es durchaus Differenzen gibt. Während ein heckgetriebener 325i auf weniger griffigem Belag seinen Piloten schon mal mit einem ausbrechenden Heck überrascht, gibt sich der iX viel gelassener. Er ist normalerweise, wie sein heckgetriebenes Pendant, untersteuernd ausgelegt, bleibt aber auch auf Schnee oder nassen Straßen jederzeit leicht beherrschbar. Selbst kräftige Gasstöße bringen ihn nicht aus dem Gleichgewicht. Zum Übersteuern neigt ein iX nicht von selbst, sondern nur, wenn er entweder vor der Kurve vom Fahrer bewußt angestellt wurde oder der Pilot in der Kurve kurz vom Gas ging, um eine Lastwechselreaktion einzuleiten.

Im Vergleich zu früheren Quattro, die mit ihrer nahezu unbeirrbaren Neutralität ihren Fahrer manchmal zu sehr im unklaren über die weitere Fahrt ließen, gibt sich der 90 Quattro 20V verbindlicher. Er ist nicht mehr ganz so neutral, sondern tendiert normalerweise eindeutig zum Untersteuern. Auf dem extrem griffigen Belag im Hockenheimer Motodrom – dort waren die Fahrzeuge selbstverständlich mit Sommerreifen bestückt – erlebten wir allerdings eine Überraschung, als der Quattro bei zwar scharfer Kurvenfahrt, aber ohne hektische Lenkmanöver, plötzlich mit dem Heck ausschwenkte. Trotzdem ist der Quattro ein sehr sicheres und gut beherrschbares Auto.

Sichere und schnelle Fahrwerke erfordern geradezu starke Motoren. Beide leisten 125 kW (170 PS), doch die Wege zur Leistung sind erneut ganz unterschiedlich. Der BMW hat den bekannt starken und laufruhigen Sechszylinder-Reihenmotor. Audi stärkt den 2,3 Liter-Fünfzylinder mit vier Ventilen pro Brennraum und erreicht seine Höchstleistung bei 6000/min, der BMW benötigt 5800/min. Auch bei der Zugkraft liegt der Münchner Sechszylinder im Bayern-Duell knapp vorn: 222 Nm bei 4300/min des BMW stehen 220 Nm bei 4500/min des Audi gegenüber.

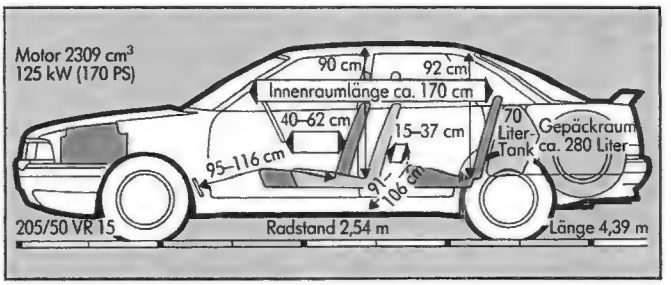
Da beide Testwagen exakt 1350 Kilo auf die Waage brachten und außerdem auf dem Papier identische Leistungsdaten vorweisen, müßten die Fahrleistungen ganz eng beieinander liegen. Die Werksdaten versprechen beim Spurt aus dem Stand auf 100 km/h für den Audi 8,4 und für den BMW 9,2 Sekunden. Bei unseren Messungen übertraf allerdings der BMW mit 8,1 Sekunden die Vorgabe ganz klar, während der Audi mit 8,8 Sekunden das vorgegebene Ziel verfehlte. Bei der gemessenen Höchstgeschwindigkeit von 212 km/h erreichte der BMW exakt die Werksangabe, während der Audi mit 215 km/h doch knapp unter den angegebenen 218 km/h blieb.

Gleichgültig aber, ob der BMW-Sechszylinder nun besonders gut im Futter stand oder ob der Audi-Fünfzylinder am unteren Ende der Serienstreuung lag: Der hubraumstärkere BMW-Motor ist in jedem Fall das angenehmere Aggregat. Der Sechszylinder dreht turbinenartig hoch, hat einen angenehmen Klang und überzeugt mit gutem Durchzug in praktisch allen Lebenslagen (siehe Elastizitätsmeßwerte im Kasten oben). Der Audi-Fünfzylinder dreht zwar bis 7000/min, wirkt aber im unteren Drehzahlbereich schlapp und entwickelt im oberen Bereich einen hämmernden Sound.

Der Vorteil des Audi-Aggregats sind die wartungsfreien Hydrostößel und der mit 12,1 Liter/100 km etwas gün-

mot DATEN UND MESSWERTE

AUDI 90 QUATTRO 20V



Motor
Fünfzylinder-Motor mit elektronischer Einspritzung, Kennfeldzündung, geregelter Kat, 4 Ventile pro Brennraum, 125 kW (170 PS) bei 6000/min, 220 Nm bei 4500/min, Verdichtung 10,3 (Bleifrei-Super), Bohrung/Hub 82,5/86,4 mm, effektiver Hubraum 2309 cm³.

Maße und Gewichte
Radstand 253,7 cm, Länge 439,3 cm, Breite 169,5 cm, Höhe 137,2 cm, Leergewicht vollgetankt 1350 kg, zul. Gesamtgewicht 1780 kg, Zuladung 430 kg, Reifengröße 205/50 R 15 V.

Fahrleistungen

0– 60 km/h	3,8 s
0– 80 km/h	5,8 s
0–100 km/h	8,8 s
0–120 km/h	12,1 s
0–140 km/h	16,8 s
0–160 km/h	23,8 s
0–180 km/h	33,1 s
Spitze	215 km/h

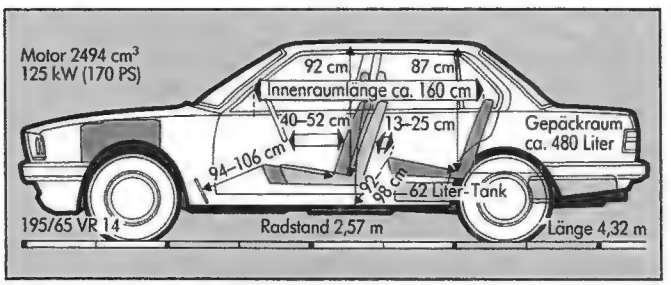
Elastizität
Beschleunigung aus 60 km/h im 4./5. Gang

60– 80 km/h	5,5/7,2 s
60–100 km/h	11,2/14,6 s
60–120 km/h	17,1/22,7 s
60–140 km/h	23,3/32,6 s
60–160 km/h	30,6/44,2 s
60–180 km/h	40,3/59,3 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

Stand	58 dB (A)
100 km/h	70/69 dB(A)
120 km/h	71/70 dB(A)
140 km/h	75/73 dB(A)
160 km/h	76/75 dB(A)
180 km/h	79/78 dB(A)

BMW 325iX



Motor
Sechszylinder-Motor mit elektronischer Einspritzung und Zündung (Motronic), geregelter Kat, 125 kW (170 PS) bei 5800/min, 222 Nm bei 4300/min, Verdichtung 8,8 (Bleifrei-Normal), Bohrung/Hub 84,0/75,0 mm, effektiver Hubraum 2494 cm³.

Maße und Gewichte
Radstand 257,0 cm, Länge 432,5 cm, Breite 166,2 cm, Höhe 140,0 cm, Leergewicht vollgetankt 1350 kg, zul. Gesamtgewicht 1740 kg, Zuladung 390 kg, Reifengröße 195/65 R 14 V.

Fahrleistungen

0– 60 km/h	3,6 s
0– 80 km/h	5,4 s
0–100 km/h	8,1 s
0–120 km/h	11,4 s
0–140 km/h	16,1 s
0–160 km/h	22,1 s
0–180 km/h	34,1 s
Spitze	212 km/h

Elastizität
Beschleunigung aus 60 km/h im 4./5. Gang

60– 80 km/h	4,9/6,2 s
60–100 km/h	10,2/13,1 s
60–120 km/h	14,7/21,1 s
60–140 km/h	19,8/28,9 s
60–160 km/h	25,9/38,3 s
60–180 km/h	37,6/52,3 s

Innengeräusche im 4./5. Gang

Stand	55 dB(A)
80 km/h	63/62 dB(A)
100 km/h	66/65 dB(A)
120 km/h	70/69 dB(A)
140 km/h	72/72 dB(A)
160 km/h	74/75 dB(A)
180 km/h	80/77 dB(A)

stigere Verbrauch. Allerdings benötigt der Ingolstädter Bleifrei-Super, während sich der BMW im Mittel mit 12,7 Liter Normal auf 100 km zufriedengibt. Bei Teillast konsumierte der Münchner sogar weniger als sein Konkurrent, bei Vollast jedoch schluckte er deutlich mehr. Wer wirklich schnell unterwegs ist, muß hier schon mal mit über 15 Litern rechnen.

Ob mit oder ohne Allrad – beim Fahrgastraum bieten Dreier-BMW und Audi 90 Bekanntes: gute Sitze mit ausreichend Platz vorn und – zumindest beim BMW – einen nur gerade noch ausreichenden Knieraum hinten. Beide haben ein sehr übersichtliches, ansprechendes Cockpit nach Art des Hauses. Wünsche bleiben dennoch offen. Im BMW fehlt eine Höhenverstellung für den vorderen Gurt sowie eine Innenraumleuchte vorn, außerdem sollte man dem Schalter für die heizbare Heckscheibe ein Lämpchen gönnen, das auch bei ausgeschalteter Heizung als Positionsleuchte dient. Zu wenig Ellenbogenfreiheit als weiterer Minuspunkt? Ja, aber das gehört zum Dreier wie das Oktoberfest zu München.

Beim Audi sind die drei Zusatzinstrumente vor dem Schalthebel völlig aus dem Blickfeld, außerdem streifen trotz Sitzhöhenverstellung (nur für Fahrersitz) bereits mittelgroße Personen mit den Haaren den Dachhimmel. Auch die zwei Lenksäulenhebel sind nicht der Weisheit letzter Schluß. Auf den Rücksitzen gibt es zwar genügend Platz, aber die Sitzposition ist unbequem, und der Einstieg hinten erfordert, wie auch im BMW, gelenkige Beine.

Das größte Manko des Audi 90 ist bekanntlich sein knapper Gepäckraum. Beim Quattro schrumpft er zu einer noch kleineren und stärker zerklüfteten Höhle. Sie faßt nach mot-Messung spärliche 280 Liter und ist daher trotz niedriger Ladekante und Skisack schlicht unakzeptabel. Der 325iX bietet da mit 480 Liter Fassungsvermögen und einem ebenen Ladeboden wesentlich mehr.

Betrachtet man untenstehende Punktetabelle, so kommt der Audi unter dem Strich nicht besonders gut weg. Dabei ist er ein überdurchschnittlich gutes Auto. Er ist solide verarbeitet, hat eine vollverzinkte Karosserie sowie ein sicheres Fahrwerk und einen kräftigen Motor. Doch auch ein 325iX wird nicht zur Rostlaube oder zur Klapperkiste. In ihm hat der Audi seinen Meister gefunden. Das Bessere ist des Guten Feind. □

Fotos: Binder

FAZIT

Ungeachtet seines Alters gewinnt der Dreier-BMW gegen den Audi 90. Der konventionelle BMW-Sechszylinder ist dem Audi-Fünfzylinder trotz dessen Mehrventiltechnik eindeutig überlegen. Der BMW bietet mehr Laufruhe und bessere Fahrleistungen bei ähnlichem Verbrauch. Aber auch bei der vermeintlichen Audi-Domäne, dem Allrad-Antrieb, überzeugt der BMW. Der 325iX ist wesentlich handlicher und im Grenzbereich harmloser als der Audi 90 Quattro 20V. Den Vorsprung durch Technik verbucht hier der 325iX für sich, der Audi 90 Quattro 20V hat dafür einen Vorsprung beim Preis.

STÄRKEN UND SCHWÄCHEN NACH PUNKTEN

Modell	Audi 90 Quattro 20V	BMW 325iX
Preis	8	10
Serienausstattung	9	7
Innenraum vorn	10	9
Innenraum hinten	8	5
Vordersitze/Gurte	10	9
Heizung/Lüftung	9	9
Gepäckraum	5	8
Sicht	8	10
Licht	9	9
Bedienbarkeit	10	10
Lenkung	6	10
Getriebe	10	10
Federung/Dämpfung	9	9
Straßenlage	9	10
Fahrgeräusche	9	10
Beschleunigung	9	10
Elastizität	8	10
Spitze	10	10
Verbrauch	9	9
Verarbeitung	10	10
Gesamtpunktzahl	**175**	**184**

Punktwertung: 10 = sehr gut, 8+9 = gut, 6+7 = befriedigend, 4+5 = mangelhaft, unter 4 = ungenügend.

Sondermodell SJ Samurai de Luxe mit Winterpaket

- Außenthermometer mit Eiswarnleuchte
- Koffer mit Winter-Set
- Fußmatten
- Radiokassettengerät "Genf"
- Lautsprecher-Set
- Antenne
- Komplett an- bzw. eingebaut

SJ SAMURAI UND DER WINTER KANN KOMMEN

Mit einem sportlichen Auto dem Winter entgegen. Der Traum vom totalen Schneevergnügen: strahlend blauer Himmel, Sonne und glitzernde Berge. Abheben vom grauen Alltag und hinein in den Winterspaß. Das Leben in vollen Zügen genießen – frei und unabhängig. Mit einem Auto, das sich auch im Winter in Bestform zeigt: Einfach Allradantrieb zuschalten, und der SJ Samurai setzt sich auch bei extremen Witterungsverhältnissen spielend über alles hinweg. SJ Samurai – sportliches Styling, robuste Karosserie, moderne Technologie. 1324 cm³, 44 kW (60 PS), 5 Gänge, Kat., steuerbefreit (zeitlich begrenzt gem. Steuererleichterungsgesetz v. 1.7.85).

SJ Samurai de Luxe, Cabrio,
Sondermodell inklusive Winterpaket **DM 21500,–***
SJ Samurai de Luxe, Van Hochdach,
Sondermodell inklusive Winterpaket **DM 21950,–***
Metallic-Lackierung gegen Aufpreis.
*Unverbindliche Preisempfehlung von Suzuki Auto, zuzüglich Überführungs- und Zulassungskosten.

Abb.: SJ Samurai de Luxe, Cabrio, Metallic-Lackierung.
Änderungen der Ausstattung und der Spezifikationen vorbehalten.

Suzuki empfiehlt Castrol

SUZUKI

Über 460 Suzuki-Vertragshändler

ANDERS ALS ALLE ANDEREN

BODY-BUILDI

TEST VW PASSAT GT 16V

Von Rudolf Sander

Ob an der Copacabana oder am Wörthersee, die erste allgemeine Verunsicherung gab's bei der Konkurrenz bereits kurz nach seiner Vorstellung, denn der neue Passat macht eine ausgesprochen gute Figur.

Und er hat das Zeug zum Bestseller in der heißumkämpften Mittelklasse. Er setzt den neuen Raum-Maßstab, verbindet die Vorzüge eines wirtschaftlichen Familienautos mit dem Fahrkomfort eines Reisewagens und dem Fahrwerkstalent einer Sport-Limousine.

Wenn schließlich doch der Ruf nach Bodybuilding laut wurde, dann in erster Linie bei der Motorisierung. Denn allein der Seitenblick auf den kleineren Golf-Bruder oder erst recht der auf den Super-Sportler im eigenen Hause, den VW Corrado mit G-Lader, weckt Wünsche nach einem Passat mit kräftigerem Muskelspiel. So verwundert es nicht, daß man sich bei Audi im Ingolstädter Fitneß-Studio intensiv des 1,8 Liter-16V-Triebwerks annahm, das sich bekanntlich in den sportlichen Versionen des Golf, Jetta und Scirocco gut bewährt hat.

Das Ergebnis des Aufbauprogramms: Der Top-Passat mit der Bezeichnung GT 16V schöpft seine Kraft aus einem auf zwei Liter vergrößerten Hubraum, die Verdichtung wurde von 10,0 auf 10,8 erhöht, und anstelle der bishe-

NG

rigen Digifant-Einspritzung kommt eine K-Motronic zum Einsatz, die Zündzeitpunkt und Einspritzmenge regelt.

Die höchste Leistungsstufe im Passat-Motorenprogramm markieren nun 100 kW (136 PS) bei 5800/min. Der GT 16V bietet also, selbstverständlich mit geregeltem Dreiweg-Kat, sieben PS mehr als das ebenfalls nach US-Norm gereinigte 1,8 Liter-Pendant des Golf und ist fast ebenso stark wie der Golf 16V ohne Kat, der als Höchstleistung 102 kW (139 PS) erreicht.

Dabei kam es den Wolfsburgern weniger auf absolute Höchstleistung als vielmehr auf kraftvollen Antritt des Passat an. So erreicht der Zweiliter sein höchstes Drehmoment von 180 Nm bereits bei 4400/min. Die Kraftpose steht ihm besonders gut, speziell im unteren Drehzahlbereich macht der Vierventiler-GT sogar einen agileren Eindruck als der 1,8 Liter-16V im Golf.

Ein anderes Bild ergibt sich im Bereich höherer Drehzahlen. Zwar dreht der Passat-Motor ab 4000/min kraftvoll bis zur Nenndrehzahl hoch, oberhalb 6000/min tut sich dann aber nicht mehr allzuviel. Den Drehzahlorgien eines 16V-Golf oder gar der Leistungsdynamik eines Zweiliter-16V-Kraftpakets im Opel Kadett hat der Passat-Sportler wenig entgegenzusetzen.

Das liegt einmal an der bereits erwähnten Motor-Auslegung und zum anderen an den Zusatzpfunden, die das wesentlich größere Auto

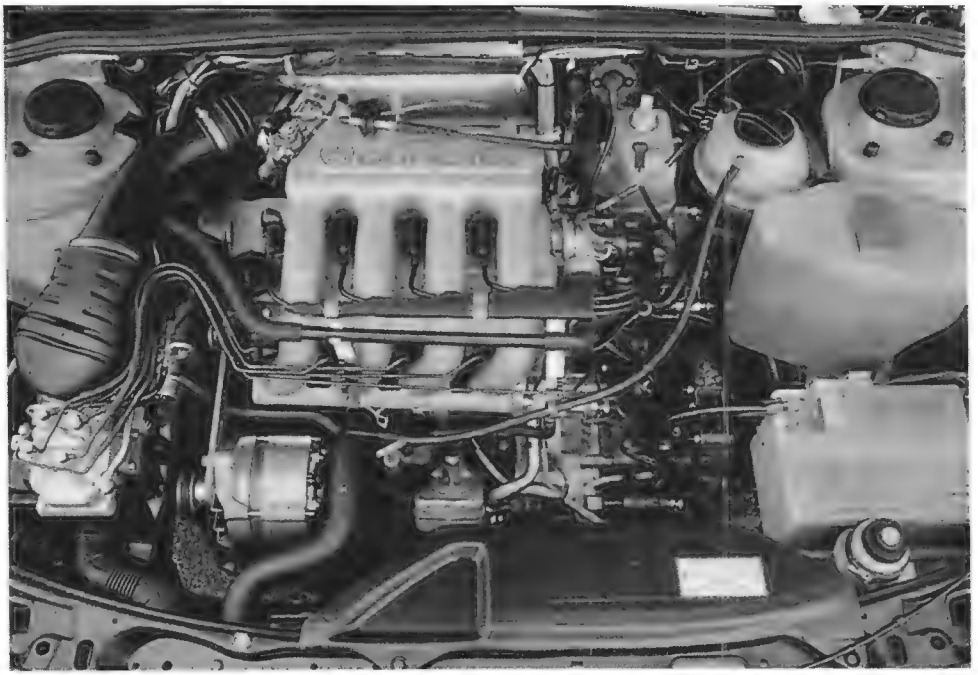
zwangsläufig mit sich herumschleppen muß. Schon in leerem Zustand ist der fahrfertig betankte Passat GT 16V mit 1185 kg kein ausgesprochenes Leichtgewicht. Und mit einigen Annehmlichkeiten aus der langen Liste der Extras aufgewertet, brachte der Testwagen gar knapp 1,3 Tonnen auf die Waage.

Um so bemerkenswerter sind die durchaus ansehnlichen Fahrleistungen. Hier kommt dem Passat das im Wortsinn gelungene Bodybuilding, sprich die sehr gute Aerodynamik, zugute. Ein c_W-Wert von 0,29 ist im gegebenen Fall eine günstige Voraussetzung für die Spitze von 209 km/h (Werksangabe 206 km/h). Auch die auf der Meßstrecke ermittelten 10,6 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 stellen den GT 16V im Passat-Spiegel klar an die Spitze und sichern ihm im Konkurrenzfeld akzeptable Chancen.

Wesentlichen Anteil am Fahrspaß mit dem jüngsten Passat-Modell hat auch das gut zur Motorcharakteristik passende Fünfganggetriebe (gleiche Gang- und Achsübersetzung wie bei der 107 PS-Version). Die mit dem Modellwechsel vollzogene Umstellung auf Seilzugschaltung half, lästige Schwingungen und Resonanzen vom Innenraum fernzuhalten. Die Schaltwege sind kurz und präzise, auch wenn bei der Schaltarbeit die Leichtigkeit japanischer Vorbilder nicht ganz erreicht wurde.

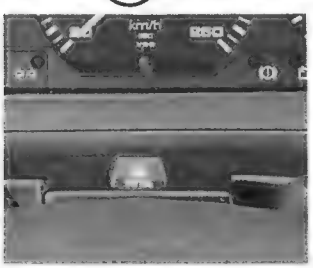
Vorbildlich ist dagegen die zur kultivierten Kraftentfaltung des Zweiliter-Triebwerks passende Geräuschkulisse. Der Motor läuft vergleichsweise erstaunlich ruhig für einen Zweiliter-16-Ventiler. Erst jenseits der 5000er-Drehzahlmarkierung schlägt er sportlich markantere Töne an. Insgesamt bleibt der Geräuschpegel im Innenraum aber jederzeit erfreulich niedrig.

Die beim GT 16V serienmäßige Servolenkung gehört zu den besonders feinen Zugaben beim neuen Passat; zwar ist sie nicht sonderlich leichtgängig beim Einparken, bietet dafür aber beim Fahren hohe Lenkpräzision und ver-

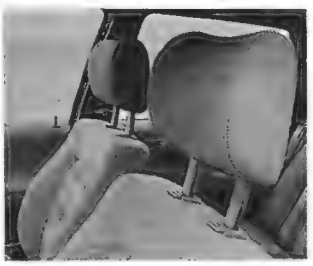


Darf's etwas mehr sein? Aufgestockt auf zwei Liter Hubraum, bringt der Sechzehnventiler den Passat ordentlich auf Trab.

ZUM THEMA SICHERHEIT

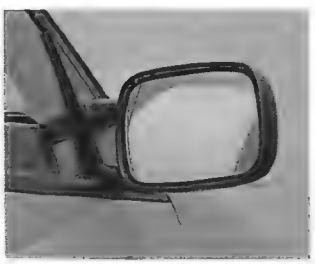


☹ *Gut zu sehen, schlecht zu fassen: Griff zum Warnblinker durchs Lenkrad*



☺ *Kopfstützen in Höhe und Neigung verstellbar, als Extra auch für Fondsitze*

☺ *Griffgünstig und gut sichtbar plaziertes Radio*



☹ *Rechter Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizt, aber Extra*

☺ *Große Prallfläche mit Huptaste in Lenkradmitte*

☺ *Gurte vorbildlich am Sitzgestell und oben höhenverstellbar*

mittelt jederzeit besten Kontakt zur Fahrbahn.

Die ebenfalls zur Serienausstattung zählenden Sportsitze für Fahrer und Beifahrer lassen sogar Langstrecken zur Kurzweil werden und bieten auf kurvenreichen Strekken guten Seitenhalt. Der höheneinstellbare Fahrersitz und die in der Höhe verstellbare Lenksäule (Aufpreis 206 DM) tragen zur optimalen Sitzposition bei. Kleinere Abstriche gibt es aber dennoch bei den Sichtverhältnissen, da

Gut im Blick, gut im Griff: Das Armaturenbrett ist übersichtlich und funktionell

PRO

- Durchzugsstarker, sparsamer Motor
- Gute Fahrleistungen
- Sehr sichere Fahreigenschaften
- Überdurchschnittliches Platzangebot

KONTRA

- Statt Reserverad nur Notrad
- Rechter Außenspiegel nur gegen Aufpreis
- ABS nicht serienmäßig

der weit heruntergezogene Bug außerhalb des Blickfelds bleibt. Am Heck gibt wenigstens der aufgesetzte Spoiler eine Orientierungshilfe.

Zu den besonderen Pluspunkten des neuen Passat gehört zweifellos das rundum gelungene Fahrwerk. Gerade der sportliche GT 16V macht deutlich, daß mit der derzeitigen Motorisierung die Reserven noch längst nicht ausgeschöpft sind. Die Federung (verstärkte Federn/Dämpfer für 166 Mark Aufpreis) schluckt Fahrbahnunebenheiten jeglicher Art problemlos; der Geradeauslauf ist, auch bei Höchstgeschwindigkeit, ohne Fehl und Tadel.

Kurven umrundet der handlich zu führende GT ohne sonderliche Seitenneigung und nahezu neutral, im Grenzbereich schiebt er sanft und jederzeit beherrschbar über die eingeschlagenen Vorderräder in Richtung Kurvenaußenrand. Nimmt man den Fuß vom Gas, läßt sich das dann dezent nach außen drängende Heck durch leichtes Zurücknehmen des Lenkeinschlags problemlos parieren. Tückische Lastwechselreaktionen kennt der neue Passat auch in seiner stärksten Ausführung nicht.

Der GT 16V hat serienmäßig Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet) an allen vier 14"-Rädern. Unverständlich ist nur, daß ein über 200 km/h schnelles Top-Modell der Mittelklasse nicht von Haus aus mit Antiblockiersystem (Aufpreis 2200 DM) geliefert wird.

Expreß-Transport bedeutet normalerweise, auf allen Strecken Zuschlag zu bezahlen. Der fällt beim Expreß-Passat aber bemerkenswert gering aus. Muskelgestärkt verrichtet er locker seine Arbeit; dank modernstem Motormanagement und ausgefeilter Aerodynamik zählt er zu den Sparsamen im Klub der 200-Sportler. Im Test genehmigte sich der GT 16V, abhängig von Straßenverhältnissen und Fahrweise, zwischen neun und 13 Liter/100 km, im Durchschnitt letztlich 10,9 Liter Eurosuper. Mit dem 70 Liter-Kraftstofftank ergibt sich ein beruhigend großer Aktionsradius, der auch bei längeren Auslandsfahrten mit nicht flächendekkender Bleifrei-Versorgung genügend Spielraum läßt.

Erfolgreiches Bodybuilding schlägt sich natürlich auch bei den Preisen nieder; mit Ausstattungsdetails wie Sportsitzen, Vierspeichenlenkrad, Leichtmetallrädern mit 195/65-Reifen und umlaufendem Flankenschutz kostet die Eintrittskarte zur Wolfsburger Sportler-Vorstellung 35 390 Mark. Auf den ersten Blick ein Spitzenpreis im Passat-Programm, doch in Anbetracht der gelungenen Darbietung und mit Seitenblick auf andere Kraftsportler macht der Passat GT 16V auch in dieser Übung eine gute Figur. □

Fotos: Richter

VW PASSAT GT 16V

PREISE ● EXTRAS ● KOSTEN

RICHTPREIS AB AUSLIEFERUNGSLAGER

Limousine, viertürig ..... 35 390 DM

SERIENMÄSSIGE AUSSTATTUNG

Sportsitze für Fahrer und Beifahrer, Fahrersitz höheneinstellbar, asymmetrisch geteilte Rücksitzbank und -lehne, Drehzahlmesser, Multifunktionsanzeige, Servolenkung, Fünfganggetriebe, geregelter Dreiweg-Katalysator, DE-Halogen-Nebelscheinwerfer, getönte Scheiben.

EXTRAS AB WERK

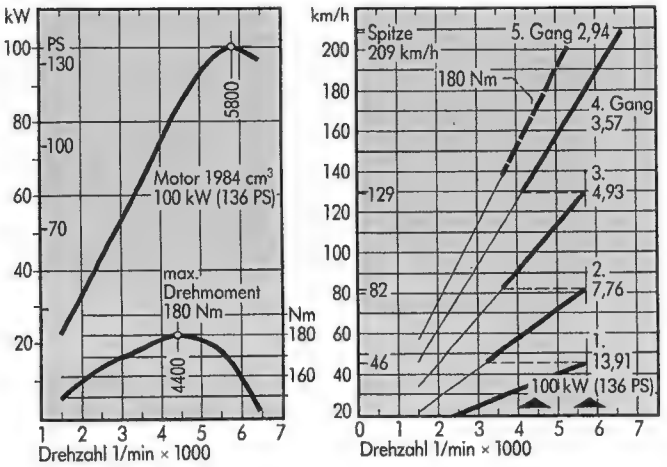
Außenspiegel elektrisch einstellbar und beheizbar 457 DM, Antiblockiersystem 2 200 DM, Außenspiegel auf Beifahrerseite 102 DM, Metallic-Lackierung 546 DM, Kopfstützen für Rücksitze 258 DM, Lenksäule höheneinstellbar 206 DM, elektrisches Schiebe-/Ausstelldach 1 200 DM, beheizbarer Fahrersitz 215 DM, Zentralverriegelung 567 DM, elektrische Fensterheber vorn 901 (vorn und hinten 1 674) DM, elektrische Leuchtenweitenregulierung für Scheinwerfer 195 DM.

KOSTEN

Steuer (bei dreijähriger Haltedauer)	36,00 DM
Haftpflicht und Teilkasko (Durchschnittswerte BRD)	823,00 DM
Sonstige Kosten	1 041,00 DM
Fixkosten pro Jahr	1 900,00 DM
Wertverlust bei 15 000 km pro Jahr	5 200,00 DM
Laufende Kosten pro 100 km	22,40 DM
Betriebskosten*	3 360,00 DM
Jahreskosten mit/ohne Wertverlust*	10 460/5 260 DM
Monatskosten mit/ohne Wertverlust*	872/438 DM
km-Kosten mit/ohne Wertverlust*	69,7/35,1 Pf

*Bei 15 000 km pro Jahr und dreijähriger Haltedauer

MOTOR



100 kW (136 PS) bei 5800/min, 180 Nm bei 4400/min, Verdichtung 10,8:1 (Bleifrei-Super). Bohrung/Hub 82,5/92,8 mm, Hubraum Steuerformel 1964 cm³, effektiv 1984 cm³. Vierzylinder-Reihenmotor, vorn quer eingebaut, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen mit Zahnriemenantrieb, Kühlsysteminhalt 5,0 Liter, Motorölinhalt 4,0 Liter, K-Motronic, geregelter Dreiweg-Katalysator, 70 Liter-Tank, Batterie 12 V 45 Ah, Generator 910 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,78 – 2,11 – 1,34 – 0,97 – 0,80 – R. 3,80. Antrieb auf die Vorderräder. Übersetzung 3,68.

FAHRWERK

Radführung vorn mit Dreieckquerlenkern, McPherson-Federbeinen, hinten mit Verbundlenkern und Schraubenfedern. Stabilisator vorn und hinten. Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung. Stahlräder 6 J x 14, Reifen 195/65 R 14 V (Testwagen Continental Sport Contact). Scheibenbremsen vorn (innenbelüftet) und hinten. Bremskraftverstärker und -regler. Handbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend. ABS gegen Aufpreis.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit:
mot-Messung ..... 209 km/h
Werksangabe..... 206 km/h

Beschleunigungswerte:
0 bis 60 km/h..... 4,6 s
0 bis 80 km/h..... 7,1 s
0 bis 100 km/h..... 10,6 s
0 bis 120 km/h..... 14,9 s
0 bis 140 km/h..... 21,3 s
0 bis 160 km/h..... 32,0 s
1 km stehender Start ..... 32,0 s

Elastizität: (Beschleunigung im 4./5. Gang)
60 bis 80 km/h.....6,5/8,8 s
60 bis 100 km/h..... 12,8/17,1 s
60 bis 120 km/h..... 19,2/27,1 s
60 bis 140 km/h..... 26,7/38,0 s
60 bis 160 km/h..... 37,6/52,7 s

Schaltpunkte: von Gang
1 in 2..... bei 42 km/h
2 in 3..... bei 82 km/h
3 in 4..... bei 128 km/h
4 in 5..... bei 178 km/h

Tachoabweichungen:
Tacho 60 km/h ... eff. 53 km/h
Tacho 80 km/h ... eff. 72 km/h
Tacho 100 km/h ... eff. 91 km/h
Tacho 120 km/h ... eff. 111 km/h
Tacho 140 km/h ... eff. 128 km/h
Tacho 160 km/h ... eff. 147 km/h
Tacho 180 km/h ... eff. 167 km/h

Innengeräusche: im 4./5. Gang
Leerlauf .....45 dB(A)
60 km/h ..... 62/63 dB(A)
80 km/h ..... 63/65 dB(A)
100 km/h ..... 68/67 dB(A)
120 km/h ..... 72/71 dB(A)
140 km/h ..... 74/72 dB(A)
160 km/h ..... 75/75 dB(A)
180 km/h ..... 77/77 dB(A)
Spitze .....79 dB(A)

WIRTSCHAFTLICHKEIT

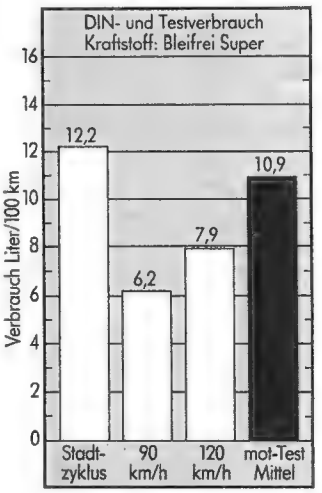
Verbrauch Eurosuper:
(Liter/100 km)
zügig .....9,7 – 10,8
scharf.....11,1 – 12,6
Kurzstrecke..... 10,8
Testverbrauch/Mittel..... 10,9
Tankreichweite..... 642 km

Ölverbrauch: Im Test nicht meßbar.

Wartung: Ölwechsel alle 15 000 km, Inspektion alle 30 000 km oder beides einmal jährlich.

HUK-Typklassen:
19/25 (Voll-/Teilkasko).

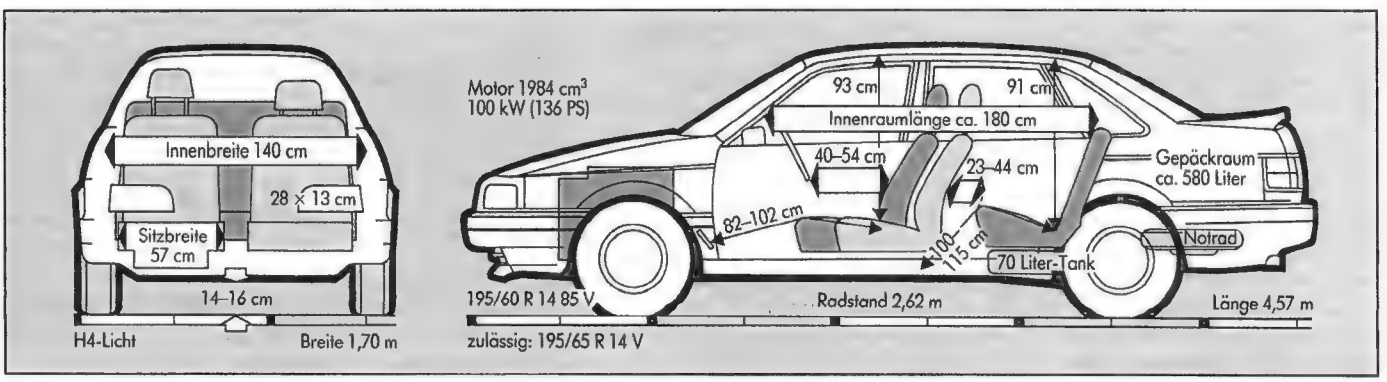
Garantie: Ein Jahr nach Erstzulassung ohne Kilometerbegrenzung, drei Jahre gegen Lackmängel und sechs Jahre gegen Durchrosten.



MASSE UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe (unbelastet) 457,3/170,4/142,8 cm, Radstand 262,3 cm, Spurweite vorn/hinten 147,9/142,2 cm. Leergewicht fahrfertig/Zuladung/zulässiges Gesamtgewicht: 1185/515/1700 kg. Leergewicht des Testwagens/tatsächliche Zuladung: 1276/424 kg.

Anhängelast gebremst/ungebremst 1500/550 kg, Dachlast 75 kg. Lenkradumdrehungen Anschlag/Anschlag 3,5. Wendekreis links/rechts 10,7/10,9 m, Spurkreis links/rechts 10,0/10,3 m, Karosserieschwingzahlen vorn/hinten 79/95 je Minute.



Daten und Meßwerte: R. Sander und K. Groetzner; Zeichnungen: M. Schmid

mot markt

Verkaufen, suchen, tauschen. Schnell und erfolgreich. Händleranzeigen sind mit einem „H" gekennzeichnet.

In letzter Minute

Als besonderen Service für unsere Automarkt-Inserenten bieten wir die Möglichkeit, Kleinanzeigen in begrenztem Umfang auch noch nach dem Anzeigenschlußtermin aufzunehmen. Die Veröffentlichung erfolgt auf den Seiten „In letzter Minute". Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet.

ALFA ROMEO

Alfa 33, 1,7, QV, EZ 3.88, optim. Pflege u. Zust., für DM 16.000,-. Tel. 0228/321091 od. 06232/70229

AUDI

Suche Rohkarosserie Audi 80, Mod. 76 bis 78, sowie orig. Gr.-2-Kotflügelverbreitg. Tel. 05683/446

100 Turbo Quattro, EZ 4.87, 20000 km, Klima, ABS, Tempom. u. weit. Extr., NP 70.000,-, VB 51.000,-. 05362/3460

200 Turbo, Bj. 4.85, TÜV 4.90, 110000 km, ESSD, el. FH, ZV, Bordcomp., Color, anthrazit, tiefer, Alu 205/60, Zender-Umbau, Superzust., VB 21.500,- DM. Tel. 0221/586737

BMW

Werkstatthandbücher f. ältere Modelle. Verlag Schober, T. 06359/1414 H

2x BMW 02 til, 9½" ATS, Turbo SWK, SD, Reif., Ausp., TÜV neu, VB 6900,-; **325i-Cup/Unfall** in Teilen, Mot./Getr., Verd. etc. 06262/3365

735iA, Bj. 5.87, 60000 km, delph.-met., div. Extr., FP 52.000,-. Tel. 05341/14044 oder 44448

4-Zyl. 2,3 Ltr., 224 PS, 2000 km, DM 13.500,-; **2,2 Ltr.,** ca. 190 PS, 7000 km, DM 9000,-; weitere Teile auf Anfrage v. Priv. 02041/94956 od. 60593

750i, Bj. 8.88, 6500 km, 1. Hd., royalblau, Klima, Airbag, ESSD, Becker Mexiko CD, Servotronic, ASC, Auto-Tel. C-Netz, Pr. VS. 05451/14276

Z1-Vertrag, LT 4. od. 5.89, 1000er Serie, grün/Leder beige, geg. Gebot. Chiffre MK03/249938

FIAT

5x Fiat 124 Spider, ab DM 9900,-. Tel. 06341/88264 oder 06346/3284 H

JAGUAR

XJ 12 Sov. HE, 5.84, 95000 km, 1a Zust., DM 30.610,-. 06063/2608

XJ 5.3 HE Sov., 8.84, regentgrey, Vollausstg., Leder, Klima usw., 90000 km, excell. Zust. 06251/2577

MERCEDES

Verk. 300 CE-Vertrag, Ausst. frei, LT März 89. Tel. 07262/7415, ab 18 h

500 SL, Geschäftswg., s. gepfl., Bj. 86, VB 82.000,-. T. 0681/810222

Vierrohr-Ausp. 190 E, neu. Tel. 07034/29044, ab 17 Uhr

JW 190 E 2.6, Autom., tiefer m. Extras. Tel. 07034/61662, ab 18 h

190 E 2.6, 12000 km, WA, EZ 10.87, weiß, ESSD, RC, ZV, WDG, Kat., Spiegel re., VS. Tel. 07459/529

500 SE, 1.81, Langstr.-Fzg., lapisbl., ESSD, Klima, Led., ABS, 2 el. FH, E-Sitze, Col., RC, Tempom., Alu, Wi/Wa, v. Neut., DM 23.500,-, MwSt. ausweisbar. Tel. 02652/7367 od. 6311 H

190 E 2.3, JW, v. Extras, VB 40.000,-. Tel. 04202/2598

MG

MGB, Bj. 73, TÜV Mitte 88, Extras, VB 11.500,-. Tel. 0711/472996

NSU

Werkstatthandbücher. Tel. 06359/1414 H

OPEL

Omega Caravan 2,3 TD, GLS, Bj. 4.88, VB 25.600,-, Tausch mit Wertausgl. geg. Porsche. Tel. 06335/1601

Werkstatthandbücher f. Kap., Adm., Diplomat B, Commodore u.a. Verlag Schober, Tel. 06359/1414 H

Opel GT, rostfrei, 7800,-. 05685/1262

PEUGEOT

Cabrio 205 CTI, silb.-met., 7.86, 35000 km, Garantie, DM 19.600,-; 404 Limousine, 79, 106000 km, TÜV neu, Wertgutachten, 16.500,-. 02364/6288

205 GTI 1,9, 128 PS, EZ 11.87, Mod. 88, 30000 km, schwarz, Monroe 4T025/27 Rennfw., 195/50 VR 15, Sebring, SSD, el. FH, ZV, Spoiler, 3 J. Garantie u.v.m., NP 31.000,-, VB 19.500,-. Telefon 08153/7923

PORSCHE

928 S, S4-Umb., 86, 30000 km, meteormet., v. Extr., wie neu. 07152/26046 H

Suche 944 Turbo, auch Unfall, Inzahlungn. erforderlich. Tel. 06335/1601

Carrera, 84, ESSD, tiefer, Sommerfzg., VB 42.000,-. Tel. 07153/23165

Speedster, neu, geg. Geb. 089/3002403

911 Targa, EZ 6.88, 1. Hd., unf.fr., 231 PS, 9000 km, ind.rot, v./h. Sp., v. Ex., NP 92.650,-, 74.900,- inkl. MwSt., Inzn. mögl. 04721/32501, ab 19 h

Strosek III 928 S, 310 PS, 4.84, 51000 km, dkl.blau, Leder, 5-Gg., BBS 9/10, Inzn. mgl. VB 65.000,-. 09191/3960

Verk. 944 Cabrio, schwarz-met., E-Dach, a. Extras, geg. Gebot ab 2. Quartal 89. Tel. 0821/606270, ab 18 h

RENAULT ALPINE

A 310 V6, EZ 79, 85000 km, braun, VB 17.200,-. Tel. 06128/21134

TOYOTA

Su. f. März Supra 3,0i Turbo! Barzahlg.! Angeb. u. Chif. MK03/249838

TRIUMPH

3x TR 6, Orig., ab 11.900,-. 06341/88264 H

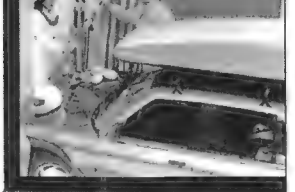
VW

Speedster Käfer-Umbau 1988, Vollgutachten, Kaross. orig. 8000 km, VB 12.500,-. Tel. 07031/83902

Corrado, LT 7. KW 89, umsth. 11% u. NP. Tel. 0621/511102 od. 703610

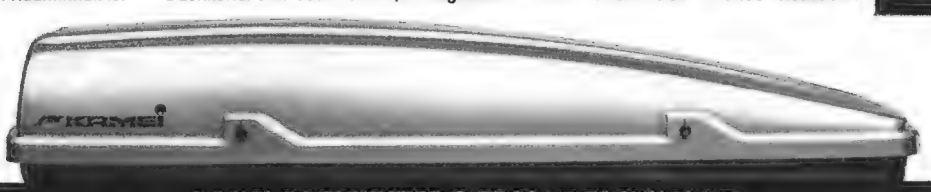
Golf 16V, 4 Mon. zugel., 6000 km, v. Extras, 25.000,- DM. 02381/83841

PROFIS FAHREN MIT KAMEI



Gut gerüstet in die Wintersaison. Außen aerodynamisch, innen geräumig – mit einem Dachkoffer von KAMEI ist Ihre Skiausrüstung auf Reisen bestens in Form und kommt sicher und trocken ans Ziel. Die TRAVELLER-BOX mit 450 l Rauminhalt ist groß genug, um sechs Paar Ski mit kompletter Ausrüstung aufzunehmen. Die schmale SPORT-BOX mit 230 l Rauminhalt bietet Platz für vier Paar Ski. Der variable Skihaltereinsatz sorgt für sicheren Halt. KAMEI-Dachkoffer sind aus leichtem, schlagfestem und UV-beständigem DUROKAM®. Einfache Montage auf jede handelsübliche Dachträgerhalterung bis zu einer Tragbügelbreite von 35 mm.

Prospekt anfordern: **KAMEI** GmbH & Co. KG Abt. D · Postf. 3580 · D-6200 Wiesbaden



KAMEI-DACHKOFFER GIBT ES IM FACHHANDEL

Der erfolgreichste Auto-Markt Deutschlands

Ausgabe für Ausgabe rund vier Millionen Kontakte zu autointeressierten Lesern

So geben Sie Ihre Anzeige auf:

Mit dem Coupon:
Einfach ausfüllen, ausschneiden und einsenden.

Mit dem Fernschreiber:
an diese Nummer: 723900

Mit dem Telefon:
Mo–Do 8.00–17.00 Uhr
Fr 8.00–16.00 Uhr unter der Rufnummer 0711/204388

Mit Telefax:
Nummer: 0711/2043349
Über Btx:
Seite * 342001124 #

Anzeigenbeispiel:

280 TE, das ideale [illegible]nfahrzg., zugel. f. 7 Pers[illegible]zg., unfallfr., Autom., B[illegible] 4.88, blaurot, 23800

10 mm

Annahmeschluß für Fließsatz-Anzeigen

Texteingang bis zum:	Erste Veröffentlichung in einem der Kombinationstitel:
23.1.1989	3.2.1989 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell
27.1.1989	10.2.1989 auto motor und sport + MOTORSPORT aktuell
3.2.1989	17.2.1989 mot DIE AUTOZEITSCHRIFT + MOTORSPORT aktuell

An VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH & Co. KG

Auto-Markt, Postfach 106036, 7000 Stuttgart 10

Millimeter-Preise für Fließsatz-Anzeigen

1 Zeile = 3 mm · 2 Zeilen = 6 mm · 3 Zeilen = 8 mm · 4 Zeilen = 10 mm · 5 Zeilen = 12 mm · 6 Zeilen = 15 mm · 7 Zeilen = 17 mm

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (Einzelbelegung einer Zeitschrift nicht möglich)	privat DM	gewerbl. DM zuzügl. MwSt.
Kombination A ☐	mot · auto motor sport · sport auto · MOTOR SPORT aktuell	15,50	24,–
Kombination B ☐	mot · auto motor sport · sport auto	13,50	22,–
Kombination C ☐	mot · auto motor sport	11,50	19,–
Kombination D ☐	mot · auto motor sport · MOTOR SPORT aktuell	13,50	21,–
Kombination E ☐	mot · auto motor sport · Motor Klassik	13,50	22,–

Folgender Text soll _____ mal unter der Rubrik _____ ab der nächstmögl. Ausgabe als Privatanzeige ☐ bzw. gewerbliche Anzeige ☐ erscheinen:

▶ Pro Zeile max. 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume ◀

3 mm
6 mm
8 mm
10 mm
12 mm
15 mm

Die Anzeige soll erscheinen

☐ mit meiner kompletten Anschrift
☐ nur mit meiner Telefonnummer
☐ unter Chiffre (Chiffre-Gebühr DM 12,–)

☐ Darf auch in Rubrik »In letzter Minute« erscheinen.

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Belegexemplar von:

☐ auto motor und sport
☐ mot DIE AUTOZEITSCHRIFT
☐ sport auto
☐ Motor Klassik
☐ MOTORSPORT aktuell

mot 3/89

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. _____

Bankleitzahl _____ bei der _____ ab.

Name/Firma _____ PLZ/Ort _____

Vorname (ausgeschrieben) _____ Telefon inkl. Vorwahl _____

Straße/Nr. (kein Postfach) _____ Rechtsverb. Unterschrift _____ Datum

Abarth

Suche Abarth Scorpion in jedem Zustand. Tel. 02735/60771

Alfa Romeo

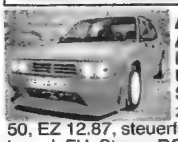
Firma sucht Alfa 33, 1,3+1,5 u. 75, 1,6+1,8, Vorführwg. neu+gebr., nur Händler. Tel. 089/365496 H

GTV 6/2,5, EZ 81, TÜV 12.90, gt. Zust., anthr., VB 5700,-. 02462/4819

NEUTEILE PASSEND FÜR ALLE ALFA ROMEO
Superpreise · täglicher Expreßversand
Katalog gegen Einsendung von 6,– DM anfordern
Firma Spitzer · 5450 Neuwied · Königsberger Str. 12
Telefon 02631/53018 · Fax 53020 · Telex 867724

Hardtop, 3tlg., 6 Mon. alt, FP 1600,-. 02921/13700 (Fr.-So.), 0251/866484 (Mo.-Fr.)

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 E · 7300 Esslingen · ☎ 0711/353066



Auffällig schöner Alfa 33 1,7, 114 PS, rot, Zastrow-Umbau, Spoiler, Schweller, Schürze, Alu 7x15, 205/50, EZ 12.87, steuerfrei bis 6.92, 17000 km, el. FH, Stereo RC, ZV, VB 25.500,-. Tel. 0651/52827

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
● Montageservice
● Alle Fabrikate
● Große Auswahl
● Günstige Preise
kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf. 1708, Tx. 7267483
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
07022/5884

Alfetta 2,0 Quad., EZ 6.86, 35000 km, So.-Fzg., Pr. VS. 09256/251

Verk. Leasingvertrag Alfa Spider 2,0 Ltr. Tel. 0551/373876

Alfa Spider 2,0, So.-Fzg., rot, Bj. 85, 11000 km, 20.000,-. Telefon 09563/8253, n. 18 h H

GTJ Bertone 1300, Bj. 71, aus Italien, DM 18.600,-. Tel. 06348/8834

Alfa 75 Turbo, EZ 1.88, 1. Hd., rot, RC, Aluräder 7x15, 23.900,-. 06234/2061 H

Alfa 75 Twin Spark, Bj. 6.87, 30000 km, 8fach ber., 20.500,-. 02303/41526

Wir machen mehr aus Ihrem Alfa Romeo. Wir haben das richtige Zubehör-Programm. Info-Set gegen 3,– DM Schutzgebühr.
Delta Autotechnik GmbH
Arnoldsweilerstraße 47
5160 Düren ☎ 02421/17590

GTV 6, Mod. 84, schw.-met., wie neu, Mot. überh., VB 10.500,-. 0208/429486

GTJ Zagato, Bj. 71, rot, 2,0 Motor u. Technik, 107700 km, Motor 7700 km, Topzustand. Tel. 05721/73943

EDELHOLZ-LOOK „ROYAL"
Vom Feinsten für **Alfa 164.**
Wurzelnuß komplett
nur DM **298,-**
in.pro.
Papenstr. 41.
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht...
in.pro.

Montreal, 195 PS, sehr schönes kompl. Originalfzg., 15 J. v. 1 Person gefahren. Oben, unten u. innen absolut rostfrei. Innen schwarz. Led. wie neu! Orig. 35000 km m. Garantie. Letzte Inspektion mit neuen Bremsen am 27.12.88. Neu bereift u. neuer TÜV, VB 38.500,-. T. 0251/392861 ab 18 h

Alfa Spider 2.0i, Kat., silber-met., 2.87, Alu, Breitreifen, Spoilersatz, 21000 km, VB 27.500,-. Tel. 06373/4100, abends ab 18 Uhr

GTJ 1300, Bj. 75, TÜV neu, sehr gut, kein Rost, DM 8600,-. 05373/1543

Alfa 75 3.0 America, Kat., 8 Mon. alt, 9600 km, schwarz, SSD, Zender-Räder, Alarm, Radio-CR, 33.200,-, Inzn. möglich. Tel. 05207/8383 H

Alfa Romeo-Motoren und -Getriebe
alle Typen, auch Oldtimer, mit Jahres-Garantie.
Ersatzteile-Expreßversand
MOTORENTUNING für Sud - 33 - 2000 - GTV 2.5
Katalog gegen Einsendung von DM 5,–
PS-Schulze · 6418 Hünfeld · Tel. 06652/3813

Alfa 6/2,5, 156 PS, 80, TÜV 12.90, 1. Hd., 90000 km, Alu, 5-Gg., rot, Leder beige, el. FH u.v.m., Topzust., 4400,-. 069/7893321, ab 18 h

GTV 6/2,5, Grandprix, Bj. 11.84, 32000 km, exkl. Extras, met., Leder, Klima, LM, Stereo, 26.500,-. 07721/59824

Spider 2.0, EZ 87, 9500 km, neuw., So.-Fzg., DM 24.000,-. 07351/9125

Alfa 75 1,8 Kat u. 2,0 Twin Spark Kat Vorführwagen. Tel. 07024/2646 H

Montreal in Teilen z. vk. 05361/24609

Amerikanische Wagen

Lincoln MK 4, Bj. 77, 5500.-. Telefon 02263/2679

Direkt aus USA und Canada
am günstigsten vom US-Großhändler. Seit 33 Jahren Exporterfahrung, ältester, zuverlässigster USA-Exporteur. Spezialisiert in neuen/gebrauchten Geländewagen. Alle US-Fahrzeuge (Pkw, Lkw, Allrad). Spezialumbauten. Schnellste Lieferung aller US-Autoteile. Händleranfragen willkommen. Sofortige Verschiffung ab Lager möglich oder veredelt nach Ihren Wünschen innerhalb von ca. 60 Tagen.
Autoxport, Inc.
180 Broadway, New York, N.Y. 10038, USA
Tel. (212) 3491168, Tx. 232827, Fax (212) 3491329

Suchen Sie das luxuriöse Büro- und Konferenzfahrzeug? Das repräsentiert und Ihrer Familie und Geschäftsfreunden den Ausflug am Wochenende ermöglicht? ROLTHO American VANS Import, Inh. Thomas Paul, Tel. 040/5537980 H

Preisvorteil Chrysler · Ford · GM
Auto Staggen US NEUWAGEN
Tel. 07361/71017 · Fax 71080
7080 Aalen-Attenhofen · ständige Ausstellung

US-Automobile sowie neue u. gebr. **GM-Teile.** 06032/33911 H

Heidelberg-Motors
US-PKW- und Van-Verschleißteile. Die Fa. mit dem größten Lager a. Hd. Motoren, Getriebe im Austausch. Viele Gebrauchtteile, eigener Import und eigene Reparatur. Tel. 06221/302251 H

US-Cars u. -Parts. 040/856810 H

US-AUSPUFFANLAGEN
☎ 06301/9700 H

Verkaufe: 67er Camaro Coupé i. T. u. 67er Camaro Cabrio. 07542/53401

DODGE RAM VAN, Hochdach, Bj. 87, Exkl.-Ausst., Sherrod, a. Extr., steuerbegünstigt, Kat, schw.braun/gold-met., DM 39.900,-. T. 02224/80473

Die letzten fabrikn. Fiero GTs direkt aus USA mit §, ab DM 37.000,-, alle US-Autos zu Superpreisen. American Motors. Tel. 02304/45566 H

Pontiac Fiero GT, 4.88, 9000 km, Vollausstattung, Werksgarantie, NP 44.500,-, DM 36.000,-. 0511/697136

Oldsmobile Brougham, Bj. 7.82, TÜV 11.90, 125 PS, wenig gel., Scheckh., DM 7750,-. Tel. 02306/80921

CAD. ELDORADO CONV. 75 und 76, Mechanic Special, umständeh. sofort zu verkaufen. Tel. 0231/160631

THE AMERICAN DREAM
Bei unseren Importpreisen muß es kein Traum bleiben.
Leasing- und Barpreise aller US-Cars auf Anfrage
MAWO GmbH US-CAN Car Import · Ophofstr. 19
4650 Gelsenkirchen · Telefon 0209/32757

89er original GM Modellprospekte gesucht. Kaufangebot komplett DM 250,-. Tel. 089/3084922

US-Unf./Motorschäden ges. 0228/317751 H

US-Auto-Teile-Service
Fritz Schröder · Osdorfer Landstraße 184
2000 Hamburg 53 · Telefon 040/801071
Telex: 211991 fsch d

USA dir. Auto, Reise-Van und Ersatzteile, neu/gebr., niedrige Preise an Hdl. + Priv. Info Deneff, POB 6687, Miami/Fl. 23154, v. 15-20 Uhr dt. Zeit, deutschspr. 001/3059407363 H

Oldsmobile Limousine, 7 m, blau-met., alle Extr., auch Tel., TV, Vid.-Bar, 2 Klima, 2 Ster., Leder, dunkle Scheiben, EZ 88, VB 80.000,-. Tel. 089/776538, abds.: 712115

US-PARTS 06226/7411

Oldsm. Regency 5,7, 79/90, Vollausst., Bestzust., (Notverkauf), 9800,-. 06253/3653

Dri. ges. US-Cars. 040/5592084/85 H

US-Bremsteile. 06301/9700 H

CHEVY-PARTS & -TUNING, Big Block, Small Block Nitro, Katalog anfordern. Tel. 040/7542280 H

American Cars Heilbronn, Breitfelg. Breitreif. u. Sidepipes f. sämtl. US-Fzg. m. TÜV. Tel. 07131/161384 H

US-KFZ, zu Discountpreisen, neu+gebraucht. Tel. 04321/66229 H

TÜV-Umrüstung f. US-Fahrz. ab 890,-. Auto-Tuning Niehüser, 06182/21889 H

Corvette Trans Am, Camaro, Blazer u.a., An-/Verkauf. Tel. 0228/317751 H

LUXUS-VANS, NEU. 07361/71017 H

Transport, TÜV, Zollabwicklung für Ihre Importfahrzeuge. MAWO US-CARS. Tel. 0209/32757 H

QUALITÄTS-VERDECKE
Teppiche
Hardtops
Leder
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
Pf. 1708
7440 Nürtingen-Au. ☎ 07022/5884

US-Unf./Mot.-schäd. ges. Tel. 0228/317751 H

Chevy Silverado 10, long bad, 454 cui, techn. + opt. Topzust., Bereif. 275/60, TÜV neu, VB 23.500,-. Tel. 089/9570560

Mustang Cob., 79, 5000,-. 09376/218 H

Pontiac Trans Am GTA, 5,7 Ltr., EZ 10.87, 1. Hd., saphirschw.-bl., garagengepfl., a. Extr., 38.000,-. 09402/8975

US-Autoteile
Verschleiß · Tuning
Chrom · Reifen
Felgen
SPEED SHOP
2000 Hamburg 70 · Friedrich-Ebert-Damm 196
Telefon 040/661454+52

Oldsmobile Kombi, Bj. 82, alle Extras, Klima, Alu, neu bereift, TÜV neu, Niveau manuell, Autom., kein Rost, evtl. Becker Mexiko, Eurosignal, DM 13.000,-. Tel. 07522/1863

US-Ford Pick-up, Bj. 76, 8/10" 245/295, TÜV 6.90, VB 13.500,-, mit Camper, VB 16.500,- od. Tausch. 040/5385868

Ford Mustang, EZ 5.87, rot, 21000 km, 5 Ltr., 230 PS, Sport-Fahrw., Rahmenverst., tiefer, Ronal-Alus, 245/45 VR 16, Klima, el. FH, el. Sp. re.+li, ZV, Stereo, deutsche Zul., TÜV neu, Satz Reif. + Felg., DM 38.000,-. T. 0681/51682 od. 46046 H. Wilms

Trans Aire Reisevans, in gehobener individueller Ausstattung. **TRV GmbH,** Butzbach, 06033/71411. H

6,6 Ltr. Trans Am Motor, 47000 km, DM 2500,-. 06152/6625

5,0 Ltr. Ford-Motor, 65000 km, DM 2200,-. Tel. 06152/6625

Cad. Eldorado Conv., 75 und 76, Mechanic Special, umstandsh. sofort zu verk., Tel. 0231/160631

Caprice, Mod. 84, 17.500,-. 05731/40974

Chevy Van 20, 1988, neu, Hochdach, exklusive Ausstg., DM 58.900,- VB inkl. MwSt. Tel. 08151/8171.

'58 Corvette Cabrio, rot, Zustand sehr gut, DM 69.000,-; '55 T-Bird, rot/Leder rot, Zustand sehr gut, DM 79.000,-; '55 Cadillac Cpé. DeVille, Vollausst., orig. Zust., DM 17.500,-; '57 Ford Fairlane Cabrio Retractable, rot, Zust. sehr gut, DM 44.900,-; '64 Cadillac Sedan DeVille, Vollausst., orig. Zust., DM 14.900,-; '68 Cadillac Cabrio DeVille, rostfrei, Zust. gut, DM 17.500,-; '84 Corvette Targa, schwarz/Leder grau, Komplettausst., DM 34.900,-; '78 MB 6.9, orig. 93.000 km, Komplettausst., orig. Zust., sehr gut, DM 24.900,-. Alle Fzg. sind im Kundenauftrag zu verkaufen! US-CARS VELBERT, Tel. 02051-23041-43 H

Aston Martin

Aston-Teile-Import. 02102/15342 H

DB S6, RHD, 70, rot/schwarz, 5-Gang, Servo, 1-2, 68.000,-. 040/876440

Lagonda, 82, bl., perf., 125.000,-. 02161/36011

Gesucht: Vantage, dkl. Farbe ab Bj. 82. Chiffre MK03/248967

GM
FEEL THE DIFFERENCE GENERAL MOTORS MAKES
Die 89er Modelle sind soeben eingetroffen
Your American Dream Come True
Ständige Sonderschau und Großauswahl
Unsere Vorteile
● Volle GM-Werksgarantie
● Direkte GM-Ersatzteileversorgung
● Geschultes Service-Personal
● Ständig große Neu- und Gebrauchtwagen-Ausstellung
Cadillac Fleetwood, Cadillac Seville, Cadillac Allanté, Camaro Cabrio, Monte Carlo Coupé, Caprice Lim./Station, Pontiac Bonneville, Pontiac Trans Am Coupé, Pontiac Fiero Coupé, Buick Le Sabre, Buick Park Avenue, Corvette Coupé/Cabrio, Big Blazer, Jimmy Blazer
Unser Angebot:
Pontiac Cpé. Formula I ab DM 36.500,-
Das interessanteste Autohaus der Welt
AUTO BECKER
Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf 1 · Tel. 0211/3380-1

Audi

Audi 80 Quattro, 90 PS, steingrau-met., Bj. 3.87, US-Kat., 19000 km, Extr., DM 27.800,-. Tel. 05361/13054

Coupé Quattro, 136 PS, Kat. 2.87, 10000 km, rot, Extr. 030/7412276/ 7422047

EDELHOLZ-LOOK „ROYAL"
Der Traum für **Audi 80/90!**
Komplett in Wurzelnuß
nur DM **189,-**
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht... **in.pro.**

200 Quattro, Exclusiv, 85, 63000 km, 3tlg. BBS, a. Extr., VS. 0202/466437

80 Quattro, 1.88, V.A.G. Rittersbacher. Tel. 0631/202400 H

200 Turbo Av. Quat., kompl. Treser-Umbau, v. Extr., Mod. 86, 57000 km. VB 37.500,-. Tel. 06031/61433

Suche, 100/200 auch Turbo, als Brandschaden oder stark unfallbeschädigt. Tel. 07034/5169 H

200 Quattro, 2.86, 33000 km, unfallfrei, scheckheftgepfl., von privat, DM 34.500,-. Tel. 0203/334196

200 Avant Quattro Turbo, 3.86, 74000 km, VB 37.500,-, Inzn. mögl. Tel. 040/ 5117048

80 1,8 E, 35000 km, 87, nilgrün-met., SSD, tiefer, 205 Alu, DM 23.500,-. Tel. 0211/671844

Urquattro, 200 PS, Bj. 81, Mot. 70000 km, Turbolader/Reif. neu, 8J, ÜB-Käfig, el. FH, VB DM 17.900,-. Tel. 02235/ 44361 od. 2614

Coupé GT, 81, 115 PS, dkl.bl., gepfl., DM 6900,-. Tel. 05556/1037

100 Avant 2.0E, 6.88, 9000 km, Met., Color, Reling, LM, SSD, Gamma, Pirelli-Ausst. etc., VB 25% u. NP. Tel. 04122/ 53270

80 GTE, 12.83, 112 PS, 71500 km, ZV, SSD, Alu, DM 7950,-. 02302/82830

Urquattro, Bj. 84, 56000 km, Leder, Klima, el. FH, schwarz-met., DM 46.500,-. Tel. 06173/62001 H

Eibach FEDERN
Full power in Springs

200 Turbo Quattro, Bj. 85, a. Extr., 28.500,- Inzn. 02603/8672

100 CS Quattro, EZ 3.85, Klimaautom., abnehmb. AHK, SSD, el. FH, Col., Alu/ 205, 98000 km, 24.500,-. 07664/2057

Audi Coupé 1.8 GT, neu, n. zugel., 0 km, volle Werksgarantie, DM 25.000,-. Tel. 02434/7535

Audi Coupé, Karosserieumbau, Unterlagen gegen DM 5,- Ingo Lutz, Haydnstr. 20, 6729 Ruelzheim

Coupé Quattro, 136 PS, Bj. 87, 5000 km, ABS, schwarz.met., DM 37.500,-. Tel. 06173/62001 H

Urquattro, 200 PS, EZ 5.85, 88000 km, schw.-met., viele Extras, unf.fr., Pr. VS, MwSt. ausweisb. Tel. 02566/1206, ab 18 Uhr: 02561/3232

80 Quatt. 1.88. V.A.G. Rittersb. 0631/ 202400 H

Oettinger-Anlage 2500 TE, 230 PS, inkl. Turbolader, fabrikneu, 0 km, für Urquattro bis 7.87, DM 9500,-. V.A.G. Eicke Berlin. Tel. 030/8339065 H

200 Turbo, Mod. 85, Mot./Kupplg./Reif./ TÜV/ASU neu, a. Extr., DM 22.500,-. Tel. 0761/473974, bis 18 Uhr

Suche Audi Quattro Sport kurz (306 PS) Tel. 0871/28023 od. 65061

Direktions/Geschäftswg., der VW-AG: 200 Quattro, Sondermod., excl., 165 PS Kat, 8.88, 33000 km, Vollausstg., auch Tel., DM 64.800,-; 200 Quattro, 165 PS Kat, 3.88, 21900 km, Vollausstg., DM 47.800,-; 200 Quattro, 182 PS, 3.86, 63000 km, SSD usw., DM 33.500,-; 100 CS Quattro, 138 PS, 2.87, 19000 km, ABS, Klima usw., DM 35.800,-; 90 Quattro 20V, 6.88, 17900 km, Vollausstg., DM 48.500,-; 90 Quattro, 136 PS Kat, 8.87, 8200 km, DM 33.750,-; 90, 115 PS Kat, 4.87, 17500 km, ABS usw., DM 32.600,-. Weitere Angebote! Tel. 0208/ 57051 V.A.G. H

80 Quattro, EZ 10.83, viele Extras, VB 12.900,-. Tel. 07654/7329

Audi 90 CC, Firmenwag., Bj. 86, VB 12.900,-. T. 07562/1344 oder 4849

300 Audi-VW-Jahreswagen v. WA.
ständig abholbereit in Wolfsburg 28
Hoffmann · Tel. 05365/613

90 Quattro, 2,3 E, 3.88, Leder, Sportp., BBS-Felg., el. FH, ESD, Treser, 20000 km, 39.900,-. 02381/59119 ab 20 h

Urquattro, 82, 30000 km, ZV, 8J, P7, silb., Led., schw., Tempom., Sitzhzg., SSD, Klima, 18.900,-. 02251/73150

80 1,9 E, EZ 4.88, SSD, Servo, ZV, LM usw., Leasing-Vertr. o. VB 31.500,-. Tel. 0661/14208 oder 61433

Audi 100, EZ 7.88, 13000 km, NP 50.000,-, VB 39.000,-. Tel. 07146/90441

Urquattro, 200 PS, EZ 12.85, Mod. 86, 48000 km, Klima, ZV, HW, el. FH, Color, top, v. Priv. DM 43.200,-. Tel. 06187/ 23199

Urquattro, 11.87, 29800 km, 2. Hd., perlmutt-met., wie neu, NP 96.200,-, VB 64.900,-. T. 07123/34210

Urquattro, 83, Mod. 84, 122000 km, weiß mit Audi-Sport-Design-Lack., durchschn. Zustand, VB 35.500,- mit Wi.bereifung. Tel. 072233/22613

80 Quattro, EZ 12.87, 10742 km, v. Extr., VB 30.980,-. 02253/3058-3059

JW Audi 80, 1,8 S, Autom., Servo, RC, Heckscheibenant., Extr. 05605/1470

Audi Coupé quatt., 38000 km, ABS, siler-met., 10.86, 136 PS, Servo, VB 34.800,-. Tel. 07941/7894

200 Turbo, 182 PS, EZ 1.84, Extr., VB 19.800,- MwSt. ausw. 0761/383200

Audi 90 2,3 E, 11.87, 16000 km, schw., Sp.-Ausst., SD, tiefer, 7" LM, 205/50, Tel. 05303/4439

Su. Audi 80-Heck, 88. T. 09554/358

200 Turbo, 85, Treser, Vollausstg., 24.450,-. Volvo-Jansen, 0211/307271 H

Urquattro, 12.86, 28700 km, Lack perlm.weiß-met., div. Extr., DM 54.990,-. Tel. 02821/23021 H

Audi 80, 2,0E, 8.88, perlmuttblau, Topausst., tiefer, Alu 7x15, NP 39.000,-, VB 32.800,-, Mitte Febr. abzugeben. Tel. 07721/25541

Urquattro, Bj. 81, 118000 km, Extras, VB 18.500,- Inzn. mgl.; **quattro 90 20V,** EZ 8.88, VB 52.500,-, Inzn. Kat.-Limousine bis DM 25.000,-. Tel. 0711/ 3461245

Audi 90 2,3 E Kat., EZ 6.88, 15.500 km, 136 PS, ABS, Servol., SSD, Sportfahrw., satinschw.-met., Radio Gamma, Treser-Rückl., LMF Speedline, 7 Jx15, 205/50 VR 15 Conti + Winterbereifung, GFL-Spoiler vorne/hinten, -Schweller, -Grill, -Heckflosse, VP 51.000,- DM. Tel. 0511/468247/2124254

Audi 90 quattro, excl. Sportserie, EZ 1.88, div. Extr., NP 56.500,-. VB 43.900,-. Tel. 05258/6517

100 CD Avant, 8.85, 138 PS, 115000 km, graph.-met., ABS, Klima, Autom., RC, Alu, 205/60, VB 15, ZV, el. FH, Tempom., beheizb. Sports., Winterr. + Felg., Bordcomp., VB 21.500,-. 02389/ 1010

Audi 90 quattro 20V, Bj. 7.88, 11000 km, DM 51.500,-. Tel. 06752/3087 H

80 1,8 S, satinschwarz-met., Radio Gamma, Sportsitze, Procon-ten, SSD, ZV, re. Außenspiegel, Servo, NS, tiefer, 195/50 VR15 auf Exip, 4 Wi.reif., neuwertig, 30000 km, sehr gepflegt, VB 27.400,-. Tel. 08635/992

100 Turbo, 11.87, 1. Hd., Extras, neuw., nur DM 32.500,-. T. 0211/6802577

Audi 80, 1,9 E, EZ 12.87, US-Kat., 13000 km, weiß. Tel. 05331/73888

Austin

AUSTIN

ORIGINAL-ERSATZTEILE.
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. **Mit Komplett-Garantie** (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

Austin-Teile-Import. 02102/15342 H

Expreßversand · Neuteile passend für
Innocenti 90/120 und Mini-Typen
Firma Spitzer · 5450 Neuwied · Königsberger Str. 12
Telefon 02631/53018 · Fax 53020 · Telex 867724

Rotary-Speed, Racing-Tuning, Zubehör/Ersatzt. Preisliste: 089/764827 H

Bitter

Bitter CD, ferrarirot, Mod. 79, Autom., Klima, restaur., 29.900,-. 0521/25043 H

Su. Bitter CD. Tel. 05341/50770

BMW

Suche BMW 507, Tel. 0228/440005

M3-Kit von AMG, Bielef. Postf. 522 H

Neue Bremsscheiben zum Superpreis verk. Tel. 02631/53018 H

BARANKAUF! 82-88. 07141/77242 H

Jahreswagen. Tel. 08731/71527 H

SERVICE-INTERVALLANZEIGE: Rücksteller, 45,-. Tel. 0711/7776204 H

Kaufe Unf.+Totalschad. 09444/777 H

Barankauf. Tel. 07191/83366 H

Sportfahrwerke f. E30, ca. 60 mm, tiefer, DM 906,-. Tel. 05254/69474 H

BARANKAUF: Tel. 07152/41505 H

Jahreswagen, bis 4jährige, An-/Verk./ Verm. Auto Brunold, 07191/83366 H

Suche BMW 328, Tel. 0228/440005

Ölwechsel- u. Inspektionsrücksteller f. a. Mod. Aufwendige Elektronik, gar. **keine** Zerstörung d. Bordcomputers. Seit 4 J. im In- u. Ausland bestens bewährt. 2 J. Gar. DM 149,-. Bitte Bj. angeben! **ARS Ing.-Büro,** Tucholskystr. 5, 6368 Bad Vilbel. Tel. 06101/7733 H

325i Cabrio, Bj. 10.87, 11000 km, M-Technik, Extras, FP DM 43.500,-. Tel. 07181/85616

Liebhaber 728i, 12.79, 200000 km, gt. Zust., SD, LM 8", VB 8000,-. 07556/ 8591

ELEKTRISCHE FENSTERHEBER
Rauf und runter automatisch!
Pro Paar von
198,- bis **498,-**
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht... **in.pro.**

M5, Lt. 6.89, gg. Geb. Chiffre MK02/ 247661

Restbestände, von Echt-Edelholzausstg., BMW 3/E 30, 4tlg., DM 298,-. NP-Exclusive, Tel. 030/7953570 H

M3, 9.87, schw.-met., Extras, Topzust., 25000 km, Pr. VS. 07373/1486

02 Touring, Unfall, 4 Web., 5-Gg., tief, breit, Extr., 2800,-. 0791/71140

KAUFE BAR
BMW 5er+7er neue Serie, Bj. 87–88
Telefon 06331/800320 · Telex 452328
Telefax 06331/62335

M5, Lieferung: 5.89, Ausstattung noch offen, geg. Gebot abzugeben. Tel. 02624/2091

Gelegenheit! 535i, 8.88, 10000 km, schw., Leder, Klima etc., NP 77.000,-, nur DM 68.500,-, Leasingübern. mögl. Tel. 069/853001 od. 06104/74487

320i, Sportpaket, diam.schw., EZ 6.88, 7x15 J., Pr. VS. 06541/4686

M3, Kat. Bj. 87, 38000 km, 1. Hd., weiß, Led. schw., ESHD, el. FH, Col., Stereo, DM 43.900,-, B & K Automobile, Tel. 02129/54461 H

635 CSI A, 84, 50000 km, viele Extr., 36.900,-. Autoh. Götz, 07157/4071 H

Totalschd. E34, E30, 88. 09444/777 H

Z1, LT März 89, Höchstgeb., zu verk. Tel. 0431/63248 oder 69304

AXON-LEASING
BMW 525i, neu, diverse Extras
sofort, günstig · **089/286017**

320 Baur-Cabrio, Bj. 79, TÜV 3.90, ATM 53000 km, Met., Color, Glas, 1. Hd., VB 9000,-. 0221/386025 od. 392640

Suche 2 Recaro-Sitze BMW 5! 05527/ 5927

535i, EZ 8.88, 8000 km, diamantschw., Led. schw., Klima, ESSD, 245/45, tief., NP 86.000,-. 0591/63738 ab 20 h

635 CSi, Bj. 7.82, Autom., silb.-met., Klima, Led. blau, SSD, el. FH, Alu, RC, Col., 115000 km, wie neu, DM 23.500,- i.A. Tel. 0911/564450 H

M3, Bj. 87, 62000 km, schw.-met., Kli., Led., BBS, 48.600,-. 06173/62001 H

325i, 87, NP 44.000,-, 15000 km, lachssilber, ABS, Alarm. 030/7413401

318i, Kat, 2trg., 6.88 (Garantie), 5900 km, Shadowline, Met., RC, Col., SSD, M-Technik, Gar.wg., NP 35.000,-, VB DM 29.900,-. Tel. 07042/15443

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT **BMW** UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

3.0 CS Alpina, 230 PS, TÜV 1.91, super Zust., dkl.blau-met., DM 21.500,-. Tel. 06132/1294 o. 06721/12267

Kaufe Z1, LT 89, zum Listenpreis, Angebote an. Tel. 0561/819839

Z1, 2.89, günst. abzugeb. 06406/71696

Leasingvertr. f. 318i Kat. abzugeben, EZ 10.88, RC, SSD, ZV, Sportsitz etc., mtl. Rate DM 411,- + Mietsonderzahl., Pr. VS. Tel. 09384/8113

735i Kat, lachssilb.-met., neu, n. n. zugel., s. günstig, Inzn. 07731/46040 od. 63430

1600/2 Vollcabr., Bj. 5.69, TÜV 5.90, 1a Zust., rest., dkl.blau, Col., Alu, 185/70, 130000 km, 19.000,-. 0521/493307

323i, Bj. 83 mit 3,5 Ltr., 220 PS, Folger-Umb., v. 285, h. 345, v. 11H 14x15 Gotti, 33.000,-. 0201/666564/608788

Alpina-Cabrio C2, rot/schwarz, EZ 5.88, 2,4 Ltr., 204 PS, die Alternative z. M3, NP DM 85.000,-, VB DM 67.000,-. Tel. 0451/31523 u. 31547

BMW-Umbau zum Vollcabrio
3er Serie, Modelle E21 und E30
Modell E21 DM 10830,-- Bausatz DM 5700,–
Modell E30 DM 13000,–

R. Peters Tuning · ☎ 05250/7486
D-4795 Delbrück/Ostenland · Feldstr. 8

BMW 635 CSi, EZ 4.88, cosmos-met., Leder, 5-Gg., RC, Color, ESSD, el. FH, 62.000,-. 0731/619168 od. 69750 H

Suche Kar. BMW 3,0 S. 08754/780

635 CSi, 84, Led., Recaro, Tempom., el. FH, Wi/Wa, 5-Gg., wie neu, 8x16, 225/50, nur 32.500,-. 07531/51617

M3, 11.86, 38000 km, Extras, Pr. VS. Tel. 09104/546 ab 17 h

2,7 Ltr. Mot., ca. 200 PS, 3000 km, für E 21/E 30, Probelauf und Einbau mögl., VB DM 6500,-. 0911/482299

Wer übernimmt Leasingvertrag für M3, Kat, schw.-met., 7000 km, div. Extr., Klima, Led. etc. Tel. 0621/417011 od. 06232/74974

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

Motor 528i, 240 PS, wenig gel., kompl. m. Comp. zu verk. T. 0541/82187

520i, 3.88, ca. 25000 km, sehr v. Extr., 3.89 zu verk., VB ca. 20% u. NP, MwSt. kann ausgew. werden. Tel. 05422/2820 od. 43885

732i, Vollausstattung. 06101/7041 H

Suche BMW M1. Tel. 0228/440005

Kaufe alle BMW, auch mit hoher Laufleistung und Unf.schäden. Zahle üb. Liste sof. bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** 0211/211811 und 721119 H

BMW-Gebr.teile, alle Typen, Expreß-Versand. 02522/61955 o. 2891 H

325i, Koenig-Umbau, Spez.-Schm.-Vers., Bj. 10.87, alle Extr., auß. Kli., 17000 km. 089/7142035 o. 08178/4900

Tieferlegungssätze BMW 5, (E 12 u. E 28) 40 mm, DM 198,-. Arens Auto-Design, Bochumer Str. 153 B, 4350 Recklinghausen. Tel. 02361/651008 H

750i, weiß, Sonderlackierung, Sportfahrwerk, v. Extras, Autotelefon, 50000 km, EZ 4.88, als Einstieg in Leasing-Vertrag abzugeb. T. 02774/2081

M5, 315 PS, LT 2.89, Vollausst., gegen Gebot. Tel. 069/287810

BMW-JAHRESWAGEN
von WA, alle Typen in großer Auswahl, auch Kat. und Diesel, für Selbstabholer und Wiederverkäufer! JW-Zentrale Brunner, 8317 Hailing, Tel. 09427/505
enorm günstig

Bildschöner 323i, Bj. 7.83, blau-met., 66000 km, Klima, Autom., Leder, ZV, el. FH, Color, RC, Fächerkrüm., Sportausp., 3teil. BBS 9x15, 225/285-15, Sportfahrw. u.v.m., VB 31.000,-, Bild auf Anfrage. Tel. 06181/22024

325e, Kat. Autom., 11.86, 24500 km, NP 51.000,-, VB 30.000,-. 09721/21710

525iA, diam.schw., 3.88, Led., a. Extr., außer Klima, Sitzhzg. verstb., 49.000,-, inkl. MwSt. 030/8318083

535, 5.85, 93000 km, ESD, el. FH 4x, Bordcomp., Stereo + weit. Extr., KD-gepfl., VB 21.500,-. 0981/65350

735i, 9.87, 26000 km, Leder, Sportsl. verst., ESSD, AHK, BBS, RC. 1. Hd., DM 61.500,-. Tel. 02831/2134 H

BMW 323i, Bj. 85, 69000 km, delphin-met., SSD, WSG, ZV, 2 Sp., el. Ant., Sperre, 16 Zoll Hartge u. Fahrw., Sportsitze, rundum verspoil., Powered by Schrick! 25.000,- DM, Sommerfahrzeug, Nichtraucher. Tel. 02661/5381

325i, 4.86, 4türig, Schiebedach, Radio, 65000 km, MwSt., VB 23.000,- DM. Tel. 02921/15057

Karosserie-Kit (wie M3), für 3er E21 bis Bj. 82, Bausätze 3er E21 und E30 ab DM 899,–, Front- u. Heckspoiler 3, 3/1, 5, 5/1
Arens Auto-Design · Bochumer Str. 153b
4350 Recklinghausen · Tel. 02361/651008

525i, 4.88, 5300 km, met., SSD etc., NP 55.000,- f. 48.990,-. 02351/45252

635 CSi, 88, wenig km, m. v. Extr., Leder, Klima, 65.000,-. 0421/72461

325i Cabrio, '86, 68000 km, 27.000,- + MwSt. 06897/64884/67472 H

325i, Kat, 87, delphin, 27000 km, div. Extr., DM 36.200,- inkl. MwSt. Tel. 0541/82187

DRINGEND GESUCHT!
Alle BMW, ab 83. **AUCH UNFALL-BESCHÄDIGT.** Tel. 06391/5657 H

M5, weiß, 7.85, 1. Hd., 95000 km, GW, Scheckheft, SSD, el. FH vo., ÜK, TRX + M&S, DM 38.000,- + MwSt., Tel. 06121/261205/48809 H

750i, v. Liebh. selbst gepflegt, Bj. 5.88, 9500 km, Vollausst., NP 133.200,-, VP 96.400,- + MwSt. Tel. 0208/422021 + 422949

5-Gg.-Sportgetr. f. 635 CSi. 089/7600545

Vorführwagen 320i Touring, Autom., 3 Wochen zugelassen, 700 km, VB 34.900,- keine MwSt. Tel. 06441/22380

BBS-Felgen, 3teil., 7+8x16 mit P7, 3 Mon. alt, VB 3500,-. 040/5566338

M3 Evolution, neu, v. Privat. 07664/2238

325i, Kat, extrem tief, 4.88, ZV, SSD, diam.schw.-met., Shadowline, ABS, 3teilige BBS, Koni-Fahrw., v. Extr., 22000 km, NP 59.000,-, f. 43.000,-. Tel. 05234/98796 o. 98978

AXON-LEASING
BMW 320i, Cabrio, neu, div. Extras, sofort, günstig · **Telefon 089/286017**

M5, LT 3.89, Ausst. noch frei, geg. Gebot unter: Chiffre MK02/248195

325i, 12.87, delphin-met., 9000 km, tief, Sport, BBS, P7, SSD, el. FH, Becker-Mexico usw., VB 38.500,-. 06401/8567

BMW 745 Highline, 4.87, 39000 km, Bestzust., NP 106.000,-, VB DM 56.000,-. Tel. 07131/70683

M5, 315 PS, LT 4.89, Ausst. frei, geg. Gebot unter: Chiffre MK02/248211

Weiße Blinkerscheiben, für E 30, 95,- DM. Drewske/Steffen. 0521/77485 H

Z1, Jan. gg. Geb. Chiffre MK02/248262

Z1, gesucht. Tel. 089/3002403

Gelegenheit! BMW 750iA Kat., Mod. 89, 3000 km, diam.schw.-met., Volleder, silber mit allen Extras, NP 134.000,-, umst.h. gg. Gebot. 040/810322

325i: Umbau, Bj. 3.88, 1. Hand, ZV, SSD, 7x15 BBS mit 205/55 Reifen, 16000 km, Bilstein-Fahrwerk, VB 49.500,- oder Leasing 621,- inkl. T. 07072/7953, ab 19.00 Uhr

AUTO-LEASING **GÜNSTIG!** RUFEN SIE AN!
WS LEASING (02333) 73366

Super 325e, 4.85, Kat, tiefer, ESD, KM, ZV, RC, Spoil.-BBS, bl.-met. usw., 1a Zust., Tel. 07954/318

528i, 7.85, 79000 km, braun-met., SSD., Color, Alu, 2. el. Sp., ZV., el. Rollo, supergepfl., DM 19.500,-, Sportsitz. Tel. 02732/12052, ab 19 h

SU. Unf.-BMW 325i. 0234/491189

325i/4, EZ 10.86, diamantschw.-met., 60000 km, Shadow, AC-Schnitzer-Auspuffanl., alle Extras, gepflegter Garagenwagen, VB 34.500,-. 07151/15561 oder 07151/53660

M3, 3.88, schw.-met., SSD, 23000 km, 47.900,-. Tel. 0221/561361

750iL, Mod. 88, 17000 km, a. Extras, 106.900,-. Tel. 0221/561361

M3, 8.87, weiß, Extr., DM 44.800,-. Tel. 02377/84119

520i, neu, weiß, ESD, RC, Color, ZV, unt. Liste f. 40.500,-. 06152/81328 H

520i-Vertrag, LT 2.89 m. Nachl. abzug., 7% VB. 06196/81301

Werks- und Jahreswagen 3 bis 14 Monate alt
Fa. Bayer · ☎ 07345/5084

Z1-Vertrag, 1000-5.89, abzugeben, DM 15.000,-. Chiffre MK03/248414

BMW-Mot., 323i E 30, Bj. 84/85, 150 PS, 68000 km, 1600,-. 04171/61467

Unfall 735i, EZ 88, Vollausst., Export 50.000,-. 06251/76971, Fax 75996 H

BMW 325i/4, 18 Mon., NP 48.000,-, 38000 km, jetzt 28.000,-. 04272/499

Vorvertr. f. Halb-JW BMW 520i, Kat, Farbe u. Extr. n. auswählb. 08731/867901 H

Sofort lieferbar 25x neue BMW 5er-Modelle, 520i, 525i, 530i, 6 Mon. alt. Kraftfahrzeuge H. Dahlhaus, 5882 Meinerzhagen 1, Tel. 02354/2881 H

Z1, LT 2. Halbj. 1989, Farbe u. Polster frei, Aufpreis DM 10.000,-, FP. Angebote unter Chiffre MK02/248687

M5, alle Extras, lieferbar 1. Quartal 89, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Chiffre MK02/248713

Z1 gesucht. T. 06221/400333

Original M535i, EZ 10.80, 1. Hd., 150000 km, lückenlos scheckh.gepfl., DM 9800,-. 089/438023/426890

535i-Vertrag zu verkaufen, Farbe u. Ausstattung noch frei. 02565/6202

Suche BMW E 30, Motoren, Getriebe u. Hinterachsen. T. 030/3218821

320i/2 Kat., 10000 km, 10.87, SSD, NS, Sportp., Shadowl., 7x15/205, Servo, RC, VB 31.900,-. 02626/230 H

325i, 4türig, schw.-met., silber, Mod. 88, 45000 km, SD, Alu, ZV, ABS, RC, DM 32.500,-. 06007/1425

735i, 3.88, 26000 km, distelgrün-met., Leder, a. Extr., NP 96.000,-, VK 75.000,-. Tel. 07144/37204

BMW 735iA, Kat., diam.schw., EZ 19.1.88, Vollausst., z.B. Sperrd., ABS, ASC, Klimaaut., C.-Radio m. BMW HiFi Sound-System, Topmat., 225/245/45 VR 16 auf BBS Spez.-Felge 3teil., Kelleners Heckflosse, u.v.m., garagengepfl., macht insges. einen s. sportl. Eindruck, wie neu, 35000 km, NP 112000,-. Preisvorst. 86.000,-, MwSt. absetzbar. 04141/66939

Caramba
KST 100
Kunststoff-Tiefenpfleger

635 CSi, Bj. 85, orig. BMW M-Version, Fahrwerk etc., mit 218 PS u. Automatik, Kat-Vorbereitung, Vollausstattung, 37000 km, VB 46.300,-. Tel. 04103/14999 ab 19 h

535i-Vertrag, Ausstg. bis 1.89 frei, LT 2.89, Farbe schwarz. 05271/36664

M 635 CSi, Mod. 85, 62000 km, Leder, dkl.blau, SSD, 38.500,-. 0202/703775

M 635 CSi, silber, 10.84, 44000 km, scheckheftgepfl., wie neu, ABS, Klima, unf.fr., DM 43.500,-. 02371/45753

Touring 2002, 74, dkl.blau, Bilstein, Alu etc., TÜV u. ASU neu, ATM, RC, VB 7500,-. 06202/61943 ab 20 h

535i, 87/90, diamantschw.-met., Shadowline, Klima, ABS, Recaro, ZV, Sportfahrwerk, TRX, RC, DM 25.700,- plus MwSt. Tel. 0211/711677

Unfall-BMW 325i Touring, Bj. 8.88, viele Extr., VB 32.000,-. 02245/2457

Su. 320-325, Breitversion. 0711/3160854

325 MK 2, kompl. Ausst., DM 34.450,-. 0228/344071 H

325i, rot, Bj. 4.86, 27000 km, Sport-Getr., -Fahrwerk, M-Lenkrad, Sperre, Spoil. vo. u. hi., Recaro, SSHD, tiefer, Alu 205/50 x 15, Stereo, Col., Bügel, Zweitwg., So.-Fzg., VB 28.500,-. T. 0208/383471 o. 381545

M1, neu+gebr. AHG, T. 0521/35084 H

630 CS, BBS, SSD, el. FH, 30 cm Lenkrad, Sidep., schw./schw. 0711/368201

325i/4, Kat, diamantschw., Bj. 7.88, 4000 km, M-Paket, NP 52.000,-, Preis VS. Tel. 06251/39983

Vertrag für 520i; viele Extras, Liefertermin Febr. 89, zum Listenpreis abzugeben. Tel. 06874/6452

530i-Vertrag, Ende Febr., nützl. Ausst., 8% u. NP. 0711/628770 abends

525i, 10.88, 13000 km, v. Extr., 15% u. NP. Tel. 0711/628770 abends

Leasing-Vertrag abzugeben, 325i, Bj. 88, exklusive Ausstattung, monatlich 1088,- DM. Tel. 089/986679

Z1, LT 5.89, 10.000,- über Listenpr. abzug., Chiffre MK03/249235

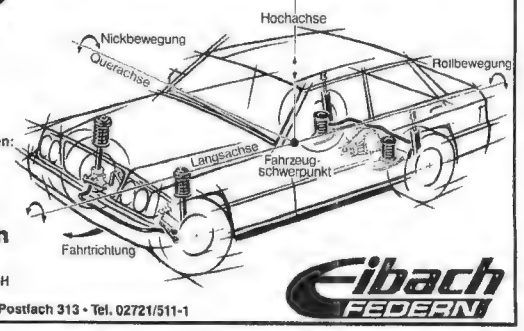
BMW 2,5 Ltr., Bj. 70, TÜV neu, Alu, Preis VS. Tel. 09441/12944 8 h - 17 h

Leasing-Vertrag abzugeben, 635 CSi, Vollausst., Laufzeit noch 24 Mon., keine MSZ nötig. Tel. 06306/2891

325i Cabr., EZ 5.88, schw., Led. beige, v. Extr., VB 42.900,-. 06441/22380

Unfall 324td, met., ABS, SSD, Color, el. FH, 4tür., NP 44.000,-, VB 18.500,-. Tel. 06202/75374

anti roll-kit
Spezialstabilisatoren mit Anbauteilen



Weitere Informationen:
Eibach & Willms
Fahrwerkstechnik GmbH
D-5950 Finnentrop · Postfach 313 · Tel. 02721/511-1
Eibach FEDERN

BMW

525i, diamantschwarz, lieferbar Jan. 89. Tel. 02327/327107 H

325i Cabrio, Bj. 10.86, 1. Hd., schw.-met., Leder beige, Autom., 4-Gg., Vollausst., 56000 km, DM 37.000,-. Tel. 02634/3897

535i, 240 PS, schwarz, viel Neut., VB 8000,-. Tel. 0251/214364

735i, 87, 48000 km, NP 87.000,-, bl.-met., DM 52.000,- inkl. 09561/10782

325i Cabrio, schw., Bj. 2.88, v. Extras. Tel. 0221/441092 od. 483102

Wie neu! 730iA, diamantschw., Leder, 225er Alu, ESSD, Radio, 6.88, 5000 km, NP 73.000,-, Preis: DM 63.500,-. Tel. 0911/241359

M5, EZ 9.85, 85000 km, schw.-met., Leder, DM 35.000,- + MwSt. Tel. 06131/42202 (priv.), 040/27173538 (Gesch.)

Z1, 2.90, gg. Gebot. 06131/229944

M535, 85, Led., 28.500,-. 07251/60207

M5, LT 5.89, Ausst. n. frei, geg. Gebot. Chiffre MK03/249018

3,0 CSi, 6.75, TÜV 12.90, met., BBS, Spoil. v. + h., Servo, Radchr., So.-Fzg., VB 15.900,-. 04331/23146

1502 technisch/optisch TOP, nur 53600 km, Bj. 75, TÜV o.k., hellblau, Garagenwg., VB 4300,-. 030/7520745

535i Kat., LT 4.89, Farbe u. Ausst. n. bis Anf. 3.89 bestimmb., Leasing-Vertr. ohne Vorabzahlung, 36 Mon. Laufz., 40% Restwert, 1,9% Rate pro Monat. Tel. 06251/59899 oder 51069

Traum 02 til, 73, TÜV neu, SD, Bügel, KHL-Umbau, 5-Gg., 8" 235er, Felg., Reif., Brems. neu, Schalens., Fächer, ca. 150 PS, 12.500,- VB. 06887/1518

3teilige BBS, 9,5J, poliert, neu mit neuen 235/60 VR 13, f. BMW u. Opel, VB 2300,-. 02128/10801

BMW-Jahreswagenvermittl., von WA, lfd. üb. 70 im Ang., T. 02631/75569 H

Gelegenheit: 730, Kat, EZ 12.87, royalblau-met., 6800 km, viele Extras, DM 61.000,-. Tel. 07621/84157

325i, Bj. 86, 82000 km, 4türig, SSD, tiefer, breiter, ZV, VB 21.800,-. T. 0711/5700216 Mo. - Do. abends

535i-Vertr. abzugeben, LT 2.89, diam.schw.-met., div. Zub. 04941/87529

Achtung! Achtung! Achtung! Suche dring. alle BMWs, auch Unfallsch., Motorsch. u. hohe Laufleistung, zahle über Listenpreis sofort bar. Fritz Kluge GmbH. 02103/40922 H

M3, Bj. 87, 36000 km, lachssilber, Extras, DM 47.000,- inkl. MwSt. Günter Enderle, 7530 Pforzheim. 07231/55051

325i, Bj. 8.86, 57000 km, schwarz-met., 4türig, SKD, 3teilige BBS-Felgen, RC, VB 27.500,-. T. 069/745758

325iX, 4tg., EZ 86, Leder, alle Extr., DM 36.900,-. Tel. 09281/6876 H

M3, Kat., 5.87, 17000 km, diam.schw., Led., Klima, el. FH, ESSD, Bordcomp., ZV, Scheinw.-Wi/Wa, Heckrollo, Super-Sound mit Bavaria-Exklusiv, 8 + 9" BBS-RS mit 225er Reif., Leuchtweitenregulg. u. C-Netz-Tel., DM 58.500,-, (o. Tel. DM 55.000,-). Tel. 05261/72532 oder 05232/67722

BMW Cabrio 325i, EZ 8.86, 29300 km, diam.schw.-met., Leder schw., ABS, Servo, Klima, Sportlenk., LM-Sonderr., ZV, RC, el. FH, Sitzhzg., Comp., Fächerkr., Sportausp., nur Sommer, VB 41.000,-. Tel. 0251/295521

750iL, weiß, Leder bordeaux, AHK unsichtb., ASC, RC, Alarm, Lordosenstützen, Sitzhzg., Skisack, Sperrdiff., neu sofort lieferbar, MwSt. ausweisbar. Tel. 09158/391 o. 1214

02 Alpina, 170 PS, Gr. 2, 9,5Jx13x235/60 ATS, alle erdenkl. Extras, DM 16.000,-. Tel. 07391/5735

Su. BBS/Alpina 5 BMW. 05031/75757

BMW 325i/4, EZ 4.86, 50000 km, SSD, ABS, LM, 205/50 neu, ZV, M.-Paket, el. re. A.-Sp., HiFi/4 Lautsp., met., VB 23.000,-. 06043/3100

325i, EZ 6.86, 30.000 km, vollweiß, ESSD, Leder schw., 6 cm tiefer, Spoil., Schwell., 3tlg. BBS, Fächerkr., 187 PS, Zusatztank, Bereif, 225er Mac5-Syst., nachw. nur Sommerfahrz., NP 55.000,-DM, VB 35.300,–. 0741/31805

BMW 530i, 11.88, 1600 km, neuwertig, royalblau-metallic, Leder, Top-Ausstatt., VB 62.000,- DM, MwSt. ausweisb. Tel. 07455/1044 oder 8884

M3 LM-Felgen und Bereifung, 205/55 ZR 15, 0 km, 1900,-. 06190/1490

324td, 9.88, 5700 km, delph.-met., Shad., Col., ZV, SSD, M.-Fw., LM + M&S, RC, Lederl. etc., 39.800,-. 0228/639534

Suche
BMW-Automatik
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

DIENSTWAGEN-AUSWAHL: 3x 325iX Allr., ab DM 37.800,-; 4x Touring ab DM 38.600,-; 520i, 525i, 535i, 524td, ab DM 38.000,-. AUTOPARK WIESMANN, 4408 Dülmen, Tel. 02594/6077-78 H

M5, LT 4.89, schw./schw., Extras. Tel. 0561/61443, ab 20 Uhr

323i, Bj. 82, TÜV 4.90, 125000 km, 1a Zust., Pr. geg. Gebot, jed. mind. DM 9000,-. Tel. 07475/1621

750i, diamantschw., Büffelleder, v. Extr., Autotel., 16000 km, EZ 8.88, als Einstieg in Leasingvertrag abzugeben. Tel. 04202/2397

Z1-Vertrag, LT 5.89 bestätigt, gegen Gebot. Chiffre MK03/249530

BMW 320i, 3.85, braun-met., Extr., 68000 km, wegen Nachwuchs, billig abzugeben, DM 17.500,-. 06781/65310

Super Winterangebot! 325i Cabrio, Heckschaden, EZ 5.87, 18500 km, Extras, ABS, Kat., met., RC, FH, Servo, Sportsitze, tiefer usw., DM 28.500,-. Tel. 0228/238223

325e/2, Kat., 11.86, 43000 km, SSD, LM, M-Paket, RC, 21.950,-. 069/685307

750i AL, EZ 4.88, 7500 km, ASC, EDC, Sperre, ESHD, Leder, C-Netz, DWA, DM 129.000,-. 06344/2021 H

325i, Kat., EZ 7.87, 17000 km, M-Technik, Sportpaket, SSD, ZV, RC, diam.schw., 37.900,- i.A. 06581/2057-59 H

Unfall BMW E 30. Tel. 09261/51169

Wir kaufen gegen Barzahlung: BMW 3er, sofortige Abwicklung, auch Unfall, defekt od. Totalschäden. Fa. Hoffmann, Tel. 07271/4632 H

3.0 CS, sehr guter Zustand, TÜV neu, 14.800,-. Tel. 08345/884

BMW 3.0 CSi, breit, schnell, schön, Einzelstück, 22.000,-. 08345/884

BMW Alpina

B6 3,5, 261 PS, EZ 9.87, 33000 km, diam.schw., Shadowline, ABS, ZV, el. FH, SSD, Vollstereo, scheckh.-gepfl., 2. Hd., DM 49.000,-. 08265/254

B9, Vorführwag., 34000 km, neuw., VB 37.800,-. Tel. 02841/61232

B6, EZ 10.80, saphirbl.-met., SSD, 4 Nack.st., 1a Zust., unf.fr., neutral, DM 18.400,-. Tel. 07121/22949

Unf. B10, Bj. 6.88, schw.-met., Extras, DM 47.500,-. 0731/713584 o. 719773 H

A 310 V6, Bj. 82, 20000 km, Frontsp., Heckflügel, Gottis, Devil, Spax, VB 31.000,-. Tel. 02355/2672

B6 3,5, 4.87, 68000 km, alpinweiß, ESSD, el. FH vo., Topzustand, DM 54.900,-. Tel. 06322/8066 H

B6 2,8, 85, 38000 km, 4tür., SSD u. FH el., dkl.grün-met., 7+8" 205/225, KD-gepfl., NP 78.000,-. VS. 09131/602536

Alpina B10 3,5, Bj. 86, dkl.blau-met., v. Extras, Clarion HiFi u.v.m., 1a gepfl., DM 39.500,-. MwSt. ausweisb. Tel. 02101/605200 H

Hartge

H26, 84, ABS, SSD, Extras, Topzustand, DM 24.900,-. T. 02104/74448 H

Notverkauf! Hartge H35, 11.85, 260 PS, mit Vollaussst., geg. Gebot zu verk., Tel. 07682/540

BMW 5: Verk. HARTGE-Felg. 7½Jx16 H2 + 8½Jx16 H2 m. Reif. 225/50 VR 16 + 245/45 VR 16, NP 7500,-. VB 3500,-. 0211/481021, 8-16 Uhr, Hahn

H27, 205 PS, 8.86, 31000 km, Kompletttumbau, schwarz-met., SSD, RC, usw., NP 64.000,-, FP 33.000,-. Telefon 0631/57763

Schnitzer

Schnitzer S3-2,7, 1.88, 210 PS, ZV, ESD, el. FH, el. Antenne, Alarmanlage, RC, Sportsitze, Schnitzer-LMF., Fahrwerk, -Spoiler v. u. h., -Einarmwischer, 50000 km, 30% u. NP. Tel. 05048/1512, ab 19 Uhr

Bonito

Bonito FT Ferrari-Nachbau auf Käferbasis, FW + Chassis neu, feuerverzinkt, 205 vorne, 295 hinten, teilrest., VB 6800,-. Tel. 0421/6162273. 18-20 h

Buggy

Albar Buggy ES, 8.86, Sportsitze, Sonderlack., Sonderausst., Extr., 2000 km, 19.000,-. 06232/32006

Albar Buggy S, EZ 82, 40 PS, versch. Chromteile, blau-met., Breitr., Überrollbügel, Faltdach. Tel. 06620/7642

Jetzt aufbauen – im Frühjahr fahren Saier Buggy A 1 mit 75-PS-Golf-Motor oder Käfer-Motor, Kompl.-Bausatz inkl. Breitreifen, Schalensitze, Verdeck, Karosse, Lampen usw. usw., DM 9360,- inkl. MwSt. Bitte fordern Sie kostenloses Info-Material an. Automobilblau Saier, Bolbergst. 32, D-7419 Sonnenbühl-Wilmandingen, Tel. D-07128/3636 od. 3600. H

Cadillac

Cadillac Limousine, Manhattan-Umbau 7 m lang, Bj. 86, KFZ-Brief ohne Eintrag, blausilber, alle Extr., Breitreif., RR-Grill, Continental-Kit, TV-Video, Hi-Fi, CD, Tel., 2x Klima, 2x Batterie, von Priv. VB 60.000,-, Inzahlungnahme möglich. 02871/46615

Chevrolet

Camaro Z 28, EZ 83, TÜV 90, dkl.blau, Spoiler, 5-Gg., Vollausst., 15.900,-. 0223/586135

RIESEN-CORVETTE-TEILELAGER
MALBURGS'S CORVETTE-LADEN
Zubehör · Karosserie-, Fahrwerk- und Motortuning
alle wichtigen Teile neu und gebraucht – Bauj. '87 am Lager
An- und Verkauf alle Baujahre – neueste Cabrios und Targas
Hauptstraße 26 · 6551 Hochstätten
Telefon 06362/8786 · Telex 45901

7 Ltr. Hi.-P.-Motor, spez. f. Corvette, kpl. m. Verg., Ansaugspinne, Fächerkrümmer, Li.-Masch. etc., VB 8500,-. Tel. 06102/33034

86er Corv., 1a, 42.000,-. 0681/851799

Corvette 75, 1500 km, 4-Speed, Alu, 750-Holley, 22.300,-. 02232/23082

Corvette, 1. Hd., 77, 74000 mls, VB 23.000,-. 02241/67975

Camaro Z 28 5,0, Bj. 83, schwarz, gepfl., unf.fr. Tel. 02101/68199

American Cars Corvette Shop Heilbronn, Verbr. f. sämtl. Corv., Camaros u. Trans Ams. Breitfelg. 7-12", Sidepipes u. Heckspoil. (Flügel), 3tlg. BBS f. Corv., 16 + 17", ab Bj. 84-88, alles m. TÜV, ständig Corvetten, sämtl. Bj. (59-88). Tel. 07131/161384 H

16 Corvettes auf Lager 1958-1988 in Köln bei Auto Lutz, Liste kostenlos anfordern. Tel. 0221/395559 H

5,7-Ltr.-Mot. neu, orig.-verp., f. a. GM-Mod., DM 4000,-. 089/6704024 H

Pettys Vette Shop Bausätze Mako Shark, Daytona, kompl. Vorderbauten, Verbreiterungen, Spoiler, Ersatzteile von 1953-88, Superpreise neuer Katalog. Tel. 06134/3144 H

7,4 Ltr., 450 SAE-PS, LS 6, neu, 8970,-; **5,7 Ltr.,** neu, 3970,- 02772/63434 H

82er Corvette Crossfire Injection, EZ 83, 50000 mls, 1. Hd., Glasdach, 1a, VB 35.500,-. 06104/65851

Corvette 84, 114000 km, a. Extr., braungold, DM 35.000,-. 06022/21078/06028/1336

Corvette Targa, Bj. 78, schw./weiß, Klima, Servo, el. FH, 4 neue Reifen, Alu-Felg., 29.950,-. 05163/1260

Camaro Z 28 IROC, 8.88, Sportversion, Leasingnachfolger ges., mtl. 792,- inkl. MwSt. od. Anzahlung. 0761/58809

Corvette Targa, Bj. 88, p. Briefeintrag, rot, Leder rot, Klima u. Heizungsautomatik, Glasdach, Vollausst., DM 68.000,-. 0731/619168 od. 68750 H

Pick-up, schwarz, Bj. 52, zum Fertigmachen. Tel. 0711/465439 ab 19 Uhr

Caprice Kombi, Bj. 81, gut. Zust., DM 6800,-. Tel. 0561/314851

Corv. Cabrio, 87, Neu-Zust., 59.900,-; T-Top 81, 28.000,-. T. 0211/744948

Camaro Z 28 i.T. zu verk. 06402/2279 H

Caprice Classic Lim., EZ 86, TÜV 90, weiß, Lederd., 4,3 Ltr. Einspr., Vollausst., 23.900,-. 0223/586135

56er Chevy, ATM, V8, 4-Gang, Servo, 265,- Steuer, TÜV 8.90, 10" Alu, VB 18.000,-. 05441/3763.

Corvette, 6.88, schwarz, Leder schwarz, Vollausst., Verkauf oder Leasing. Tel. 02101/275257 H

Unfall Corvette, Bj. 85, Klima, Bose, Leder, 13.800,-. Tel. 0431/61930

Corvette-Center: In Mörfelden:
Bildschöne Corvettes von Bj. 71 bis 89, Targas, Cabrio, Collector Editions, Big Blocks etc., gepfl. Fahrzg., für den anspruchsvollen Kunden (Inzn. od. Leasing mögl.). Tel. 06105/21133 od. 069/356070, Fax 069/356018 od. Telex 0412189. H

Corv. Cabrio, 87, 49.000,-. 07032/75376

Astro Van Bus, 8 Sitze, Neufahrzeug, 6000 mls, Klima vorne u. hinten + Vollausstg., DM 45.000,-. Tel. 040/5516161 od. 040/4393900

Corvette, 11.79, Gl.-Da., dkl.braun-met., Alu, helles Led., lange Achse, sämtl. Extr., Winter abgem., Topzust., orig. 60000 km, 29.000,-. 089/668564

2x Corvette, EZ 86, rot, 51.000,-. EZ 85, weiß, 43.000,-. 06051/5613

61er Corv., rot, 39.900,-. 02162/4346 H

Camaro Z 28 Sport, 5 Ltr., 8 Zyl., rot, abnehmb. Glasdächer, alle Extras, Kat., Langstr.-Fzg., Zul 6.87, 60000 km, NP 52.500,-, für 31.000,- inkl. MwSt. zu verk. Tel. 07721/4624

Chrysler

CHRYSLER Vertragshändler
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
FORSTNER AUTOMOBILE GmbH
Tel. 0711/454567 · 456140
Dreifelderstraße 8 · 7000 Stuttgart 70

Suche dt. Brief für 1980 New Yorker als Muster für TÜV. Gunter, 04921/41438

Citroen

Suche Prestige. Tel. 0421/2182489

Citroen GTi Turbo, 6.85, ESSD, neue Reif., erstkl. Zust., 110000 km, Farbe Grau/Grün, VB 15.500,-. 0202/744011

CX Break, Turbodiesel, Mod. 86, TÜV 1.91, gepfl. Langstr.-Fzg., schw.grau, Col., AHK 1800 kg, ATM/ATG, Alu, TRX, Wi.-Reif., NP 44.000,-, FP 15.000,-. Tel. 06151/592076 od. 592964

Cobra

427 Replica 5,4 Ltr. V8, rot/schw., §, Dax, 85.000,-. 02871/7377 o. 5560 ab 19 h

Datsun

Suche Alufelgen 7x15 für Datsun 280 ZX. Tel. 0991/27319, tägl. ab 18 Uhr zu erreichen.

280 ZX Targa, 5.82, topgepflegt, 8500,- DM. Tel. 0221/766522

De Lorean

Alle Ers.t. 08231/31870/089/596825 H

De Tomaso

De Tomaso An-+Verk.+E.-Teile, Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882, Aulo H

Pantera GTS, DM 41.500,-. Tel. 0043/5223/2565

Pantera GTS, 71000 km, guter Zust., VS. Tel. 02826/7386 od. 1608

Pantera GT 4, 76, gt. Zust., DM 44.000,-. Auto Lorenz. 06701/7145 H

Verkaufe 4fach. Vergaser mit Spinne, gr. Ölwanne 12 Ltr., Spezialkolben, Klimaanlage. Tel. 02635/3217 oder 3123

Pantera GT 5 S, 5600 km, neuw., DM 118.000,-. Auto Lorenz. 06701/7145 H

Mangusta, Iso Grifo, Bizzarini Iso Strada, alle Fahrzeuge in excell. Zust. Chiffre MK03/249155

Pantera GT 5S, M. 88, 1. Hd., orig. 10000 km, schwarz/grau, NP 148.000,-, VB 98.000,-. 089/223377 od. 3109363

DKW

DKW Munga 6, VW-Passat-Motor, 75 PS, Zwischengetr. zum Wegschalten der Hinterachse, ÜB, Verdeck neu, Reservegetr., Bestzust., DM 4500,-. Tel. 08076/317, ab 18.30 h

Donkervoort

S8, rot.-s., 13500 km, 205/225, 4, 5 S, 228 km/h, TÜV 91, 49.500,-. 0921/22321

Ferrari

Wir kaufen an! Ferrari + Porsche: Fa. Turzer. 07181/43377 Tx. 7246583 H

Kaufe Ferr., auch Unf. 089/6990944 H

FERRARI Kalender
Original 1989er **FERRARI** Kalender.
Zu bestellen gegen 50,– DM (internat. Scheck) bei:
Andersson Import
P.B. 216
1360 NESBRU
Norwegen
(Ganz Europa)

Achtung! Achtung! Achtung! Suche dring. alle Ferrari, auch Unfallsch., Motorsch. u. hohe Laufleistung, zahle über Listenpreise sofort bar. Fritz Kluge GmbH. 02103/40922 H

Privatmann su. geg. Barzahlung Ferrari F 40, bis 720.000,-, od. Porsche 959 bis 850,-, nur Neuwagen ohne Zul., Chiffre MK03/249257

512 BBi, Bj. 83, rot, Koenig-Umbau, 400.000,-. Angeb. u. Chiff. MK03/249374

Tausche Dino 246 GT geg. Porsche-Speedster. Ernstgemeinte Zuschriften unt. Chiffre MK03/249564

Ferrari F 40 Burago 1:18, DM 85,-. Tel. 02161/31888

Zu verkaufen Ferrari F 40 ab Lager, für sfr. 1.8 Mio. Chiffre MK03/249665

Ferrari kauft bar, T. 02821/25018 H

F40 gesucht! Barz. T. 02304/44831 H

Testarossa-Vermietung! 0911/224630 H

FERRARI-VERMIETUNG
meilinger
5090 LEVERKUSEN 3
TELEFON 0 21 71 / 43 53 1

Suche F 40 od. GTO! Angebote an: Tel. L-00352/73343 H

Suche Testarossa neu + Dino. Tel. 02303/61067. Fax. 02303/68126

Suche Ferrari, 8/12-Zylinder, zahle bar. Telefon 0241/78788/25937

Ferrari 12-Zylind., v. Priv. gg. bar gesucht. Tel. 02129/3459

Suche Dino 246 u. 512 BB in jedem Zustand. Tel. 06074/70220

Suche Ferrari 246 GT/GTS, 0228/440005

328 GTB, von Privat, gegen bar gesucht. Tel. 02129/51932

Suche Ferraris auch unfallbeschädigt u. Totalschäden. 089/606700, Fax. 089/6096985 H

Cavallo
Ferrari-Vermietung
Zentr. **München*** 08134 / 72 82
Stuttgart 07024 / 5 40 31
Nürnberg 0911 / 54 55 13

F 40, Gebot ab 1 Mio. Chiffre MK03/240672

Su. 512 BB od. BBi, GTO od. F 40. Erhard Burkart, 07621/89835/2363

Testarossa-Edelstahl-Auspuffanlagen, lebenslange Garantie. Mondena Motorsport. Tel. 02173/22184 H

Sammler su. alte Ferraris, bis Bj. 1975, Angeb. u. Chif. MK02/243702

Kaufe Unfall-Ferraris. 02151/391039 H

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Ferrari F 40 zu kaufen gesucht, Barzahlung, diskrete Abwicklung. Vettiger Treuhand AG, Bahnhofplatz 3, CH-8853 Lachen, Telefax CH-55636066

TESTAR. ges. 06221/400333

F 40 gesucht. Tel. 06221/400333

Ferrari, alle Modelle, auch unfallbeschäd. u. restaurationsbedürftig v. Priv. geg. bar gesucht. T. 02129/51932

Ferrari+Exoten kauft! 02633/96077 H

Ankauf: Ferrari, alle Modelle. Auto-Salon Singen, Tel. 07731/67094-95 H

Suche 3,2 Mondial Cabr. od. 328 GTS. Tel. 07433/5159, Fax. 5189, Tx. 17-743319

Dino 246, zum Restaurieren, VB 29.000,-. Chiffre MK02/247538

Testarossa, LT 3. Q. 89, geg. Höchstgebot zu verk., USt. ausweisbar, Angebote an: Chiffre MK02/248076

Testarossa gesucht, egal welch. Bj. Angeb. an 06236/55455 ab 16 h

TOP SPECIALIST FÜR HIFI STEREO & CAR HIFI — **Hifi Müller** — LABOR FÜR MESSTECHNIK & REPARATUREN
– D-7800 Freiburg · Zähringer Str. 38 · 0761/507800 –

Mondial Cabr., Unf., 7.88. 07031/272751

7 x Ferrari, Tel. 07551/62001 H

F 40 od. GTO von Priv. **gesucht!** Barzahlung, seriöse Angebote unter Chiffre MK02/247701

512 BBi, neuw., rot, 25000 km, Bj. 83, 450.000,-. Chif. MK02/247880

Ferrari- und Porsche-Vermietung. Näheres unter Telefon 07276/6662 H

Ferrari 328 GTS, EZ 10.87, Mod. 88, 28500 km, unf.fr., rot, Ganzled. grau-rot, Dachspoiler in Wagenfarbe, RC, gew. Leasingvermittl., 110.000,- DM, 10.000,- DM à Kto., 42 Mon. à 2370,-. Restwert: 20.000,- oder Kauf: 125.400,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

Ferrari F 40, v. Priv. Chiffre MK02/248602

328 S, 86, schw., 97.900,-. 089/6990944 H

328 GTB, Dachspoiler, 41000 km, rot-metallic, 2. Hd., Bj. 5.86, Top-Zust., keine MwSt. ausweisbar, 94.000,-. 06322/66722

328 GTB, Bj. 3.88, schw., Ganzled. schw., Klima, RC, Dachspoil., DM 122.900,-. HR-Sportauto, Tel. 02606/683 H

Barzahler sucht alle Ferrari-Modelle. Tel. 02606/683 H

Orig. Ferrari-Felgen, 7J16, 7½J16, 8J16, 10J16, Preis VS. 06522/1297

512 BB oder BBi, von Privat gesucht. Zahle bar. Tel. 06232/72176

Suche FERRARI
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

308 GT 4, Bj. 1975, rot, DM 58.000,-. Tel. 07253/31631 H

Verkaufe Testarossa, NWG, rot. 02463/401 H

Su. gepfl. Ferrari. 0221/385138 H

328 GTS ges., M535i, 87, od. 230 E, 86, V.ausst. muß in Z. gen. werd. 08639/439

328 GTB, Bj. 3.86, rot, Volleder, Klima usw., absolut neuwertig, 99.500,- von privat. Tel. 02594/83922

328 GTS 8.88, Tel. 08941/5051/4111

Ferrari 328 GTS, EZ 5.87, 11300 km, rot, Leder schw., Dachspoiler, Sportauspuff, RC, gew. Leasingvermittl., 115.000,-. 15.000,- DM à Kto., 42 Mon. à 2370,-. Restwert 20.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

SUCHE FERRARI,
512 BB. Angebote bitte unt. Chiffre MK03/249071

Ferrari-Gebrauchtt. z. vk. Unfallw. rep.-bed. u. fahrb. ges. Ophoff, 0212/45307 H

Ferrari, auch Unfallwagen gesucht. Tel. 0721/554926 H

Fiat

Firma sucht: Panda 4x4, UNO 60 S, UNO 55 S, Regata 75 S, Croma i.e. u. CHT, neu/gebr. u. Unf. T. 089/365496 H

QUALITÄTS-VERDECKE
Teppiche Hardtops Leder
Thomas Härtel CABRIO+SPORTAUTO
Pf. 1706 7440 Nürtingen-Au ☎ 070 22/58 84

Wir kaufen Ihren gepflegten
Mercedes, Porsche, Ferrari, Jaguar, RR usw. gegen sofortige
BARBEZAHLUNG
Abholdienst!
Auto-Stacher Aubrugg · Überlandstraße 210
CH-8051 Zürich
Telefon CH-00411/413777 oder 403840

Achtg., Fiat-Spider-Fahr.! Jetzt noch billiger Auto fahr.: Aus Vers.-Beständ. 3-Wege-Kat. m. ABE, nur n. 586,-. 08231/31870/089/596825 H

Eurospider, 4.85, Kat, 1. Hd., 25.500,-. 07121/21921 o. 56638

124 Spider Cabrio, 2800,-. 06523/241

Januar-Aktion, Komplettrad für Tipo, 195/50 auf 7x15 Pulsar, DM 420,-. Malba-Design. Tel. 06121/713536 H

124 Spider, günstig. T. 06101/7041 H

Su. Dinospider, Orig. 07427/547

X 1/9 Bertone Targa, Bj. 84, 86 PS, Sommerfzg., 1a Zust., silb.-met., LM, Leder rot, el. FH, RC-Heidelberg, Alarm, 75000 km, 12.300,-. 08541/5544

Pininfarina, Europa Spider, Bj. 82, 1. Hd., orig. 46000 km, Extr., wie neu, DM 22.400,-. Tel. 0711/512536

Fiat X 1/9, blau-met., Bj. 81, TÜV/ASU neu, unf.fr., Leder, 104000 km, DM 6950,-. Tel. 09621/83006 H

UNO MOMENTO PREGO!
Schwarze Rückleuchten für **Fiat Uno.**
TÜV frei pro Paar
nur DM **99,-**
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht...
in.pro.

Fiat 130 B + C, kpl. oder in Teilen abzugeben. Tel. 07851/3077 o. 5098 H

Spider 2000, Bj. 7.83, US-Ausf., braunmet., 4.88 import., TÜV 4.90, FP 14.500,-. 06571/20374

Volum. Spider, unf.besch., 5.85, 42000 km, fahrber., gg. Höchstg. Chif. MK02/248420

Ritmo Bertone Cabrio, 6.82, 38000 km, n. Sommerfzg., w. neu, 9500,- VB. 02351/60867

Su. Dino Spider od. Coupé. 05341/50770

Croma Turbo i.e., 2 Ltr., 155 PS, Bj. 86, 45000 km, VB 25.000,-. 02435/1328

Hörmann Uno Turbo, 125 PS, 6.88, anthr., tiefer, Alu, 185er, RC, 24.900,-. Tel. 0431/686034 H

Fiat Spider, Bj. 83, 80000 km, TÜV neu, DM 15.000,-. Tel. 040/41402464

Fiat Ritmo 105 TC, Bj. 84, TÜV/ASU, unf.fr., Hos.-Gurt, 67500 km, DM 8200,-. Tel. 09621/83006 H

SPIDERTEILE-EXPRESS
Blech · Chrom
Glas · Technik
Elektrik
Postfach 571 F · 7300 Esslingen · ☎ 0711/35 30 66

Eurospider 124, Bj. 4.84, rot, Alu, Color, RC, neues Verdeck, 78000 km, el. FH, garagengepflegt, DM 20.800,-. Tel. 06021/53434 oder 55538

Bertone X 1/9, EZ 6.84, 1. Hd., 60000 km, silber, Topzust., DM 11.500,-. Tel. 05231/32056

X 1/9 Bertone in, 82/91, unf.fr., 55000 km, neuw., Led., 11.900,-. 02271/52693

Uno 45 Fire, EZ 12.86, 8000 km, VB 9800,-. Tel. 0761/383200

Pininfarina Spider ges. 0861/60357

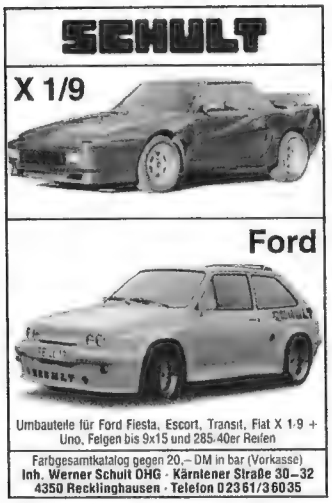
Suche Fiat 130 Coupé, ohne TÜV, Unfall oder Motorschaden, Zust. egal, Tel. 07134/17855

Authal Uno Turbo, EZ 4.87, 15000 km, 124 PS, tiefer, 185/50 VR 14, Sportauspuff, Schiebedach, Metalliclackierung und viele weitere Extr., DM 19.490,-. 0821/483052

Ford

Verk. Ford Sierra Cosworth RS 500 Tourenwagen (Eggenberger), Bj. 88, Ersatzteile + Karosserie. Tel. F-0033/139502188

Fiesta RS, 80, 66 PS, Kotflg.-Verbtg., 7x13 Alu, 205/60, viele Extras. Tel. 09871/544



Cabr. XR3i, Mod. 89, weiß, Extr., 0 km, NP 33.000,- f. 27.000,-. 02305/15972

Sierra XR4i, 9.83, 86000 km, 150 PS, weiß, s. gepfl., Aluf., RC u.a., DM 12.900,-. Tel. 0771/13612

RS 2000, Bj. 79, 1. Hd., weiß, tiefer, gepfl., VB 4500,-. 04721/32501

Ford Scorpio Allrad, 150 PS, nur 60100 km, schwarz, EZ 4.86, TÜV 6.90, Zubehör: Klimaanlage, Cassetten-Radio, AHK, Leichtmetallfelgen, SSD, sehr gepflegter Zustand, DM 32.900,-. Tel. 07571/1696 H

Sierra Cosworth, Vollausstattung, nautilusgrau, 8300 km, EZ 8.88, DM 46.800,-. T. 08091/5422 H

Wegen Hobbyaufgabe: Capri 2.8i, EZ 6.81, 1. Hd., mediumbl.-met., VB DM 11.500,-; Capri I Exote, EZ 9.70, 1. Hd., 1,5 Ltr., Autom., met., SSD, wie fabrikneu, VB 3900,-, beide Kfz liebevoll gepfl. Tel. 09342/6782

Ford Popular, Bj. 56, neu bereift, gt. Zust., gleich wie Ford 1936, div. Teile, VB 6500,-. 07622/2726 od. 3232

XR4i, Bj. 84, 150 PS, tiefer, Sportfahrw., 205, get. Scheib., Mot. def., 60000 km, VB 12.800,-. T. 07274/8199

Escort RS Turbo, Bj. 85, techn. u. opt. 1a, VB 14.300,-. 07267/8309, ab 19 h

Cosworth, 2 Jahre, 70000 km, ATM 15000 km, div. Extr. Tel. 06762/1839

Capri-Club v. Caprifahrer im NRW gesucht. Chiffre MK03/249590

Ford Sierra Cosworth, EZ 11.86, 51000 km, (neuer Motor ca. 25000 km), RC, DM 33.980,-. 06581/2057-59 H

XR4i, Bj. 83, 88000 km, a. Extr., TÜV neu, 10.900,-. Tel. 0711/717406

Capri III, 2 Ltr., 101 PS, EZ 12.82, 122000 km, gt. Zust., m. v. Extras, wg. BW günstig zu verk., Preis VS. Tel. 02584/1388

Cosworth, EZ 4.88, 7000 km, nur Langstr., wie neu, DM 44.500,-. 06631/72515

RS 2000, 80/90, DM 6000,-. 06181/690796

Sierra XR4i, anthr., tiefer, Cosworthgrill, super Stereoanlage 210 Watt Blaupunkt, Topzust., Bj. 83, 115000 km, DM 16.500,-. 04402/2114, ab 17 h

RS 2000 Teile, Sperre, BBS-Sterne, und 170 PS-Mot. Tel. 07221/52571 abs

Ford Escort RS 2000, Bj. 78, Topzustand, VB 7600,-. Tel. 06831/41213

Su. 75% Sperre f. Capri. 089/6378166

Sierra Cosworth, EZ 9.86, weiß, 204 PS, 61000 km, v. Extr., unf.fr., gut. Zustand, DM 28.900,-. 05753/4681

Direktionswagenverkauf! Scorpio 2,0 bis 2,9 Ghia u. GL, Sierra 2,0 bis Cosworth, Escort 1.1 bis Turbo, 6 bis 12 Monate alt, wenig km, Vollausst., sehr preiswert, MwSt. ausweisbar. Telefon 02686/324 H

Cosworth, EZ 10.86, schw., 270 PS, 225/50/15, VB 38.000,-. 06291/8340od. 9339

Sierra Cosworth, EZ 1.88, 9500 km, alle Extr., VB 39.900,-. 07231/63175

XR2, Ladies' Cup, B. Nodes, Bj. 85, 34000 km, Käfig, geänderte Getr.übers., Bilsteinfahrw., VB 14.250,-. Tel. 02732/55139 tagsüber bis 16 h

Suche Doppelverg. Weber: 40 JDF, kompl. für Ford 2,0 OHG-Motor. Tel. 06253/6448, ab 18 Uhr

Fiesta, EZ 8.87, 1,1 Ltr., Kat., 36 kW, div. Extr., VB 11.000,-. 05108/4064

Unf. Escort RS Turbo, 1000 km, Fond u. Seite, DM 8000,-. 07422/4997

Verk. XR4-Heckflügel. 06123/4455

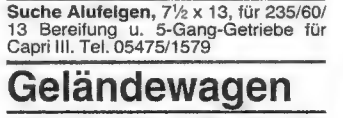
Suche Alufelgen, 7½ x 13, für 235/60/13 Bereifung u. 5-Gang-Getriebe für Capri III. Tel. 05475/1579

Geländewagen

Jeep CJ-7 Laredo u. Wrangler Laredo, in Großauswahl günst., neu + gebr., + Barankauf. Tel. 06175/7198 H

4x4-Großauswahl! 0651/86503 H

AMC-Jeep-Großersatzteillager. Tel. 0201/470601. FAX 0201441289 H

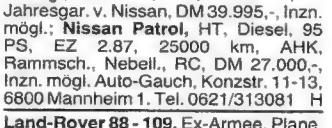


US-LKW Jeep M 715. Tel. 04792/1419

230 GE, 1.85, Autom., Getr., LM-Felg., Extr., 78000 km, 35.000,- DM. 06232/32006

Nissan Terrano, V6/3,0/SE, Vorführwg., EZ 8.88, Kat, steuerfrei, 3-Jahresgar. v. Nissan, DM 39.995,-, Inzn. mögl.; **Nissan Patrol,** HT, Diesel, 95 PS, EZ 2.87, 25000 km, AHK, Rammsch., Nebell., RC, DM 27.000,-, Inzn. mögl. Auto-Gauch, Konzstr. 11-13, 6800 Mannheim 1. Tel. 0621/313081 H

Land-Rover 88 - 109, Ex-Armee, Plane, Hardtop od. Safari, 40 Fahrzeuge vorrätig. Fa. Aretz. 02162/12656 H



230 GE, 84, Extr., 26.800,-. Telefon 05143/1547

CJ-7 Condor, Bj. 79, ATM 70000 km, St., HT, Rost. 8-Zyl., Automatik, AHK, Pr. VS. 08165/1853 od. 089/1495356

Toyota LJ 70 Spezial, Bj. 6.87, km 22000, 30.000,-. 02373/63253, ab 17 h

Pajero TD, Sept. 87, kurz, schw., gesch., 110 PS, 16000 km, optisch einmalig, mit div. Zubehör, NP 62.000,-. VK 40.000,-. Prüfen Sie auch u. fragen Sie. 06103/73098 + 71422

RR Vogue EFi, 86, grey, Klima, AHK, Autom., VB 38.000,-. 07251/56314

CJ-7 6-Zyl., Bj. 86, 21000 mls, 3 Dächer u.v.m., Topzustand, DM 24.500,-. Tel. 07554/8303

Toyota FJ 40, 9.90, rest., 40000 km, VB 10.500,-. 05307/2174

CJ-7, 1. Hd., Bj. 84, 32000 mls, VB 24.800,-. 02241/381708

Range Rov., 12.80, 13.950,-. **Range Rov.,** 12.83, 22.200,-. **Range Rov.,** 5.85, 25.500,-. 0228/344071 H

Isuzu-Großersatzteillager. Tel. 0201/470601, Fax 0201441289 H

BARANKAUF! 82-88. 07141/77242 H

American Cars Heilbronn, Verbreit. u. Breitfelg. f. Jeeps, Sidepipes bis Bj. 88, alles m. TÜV. 07131/161384 H

CJ-7/5, V8, sowie Zub.-Teile, ständig zu verk. auch Ankauf. 07150/31310 H

BARANKAUF: Tel. 07152/41505 H

4x4 Pick-up, Geländewagen, PKW, Zubehör neu + gebraucht zu Superpreisen durch EG-Import. Fa. H. v. Kress, Tel. 07361/33239 H

Suche LR 88, Benzin. od. Diesel, Serie III, mit TÜV-Mängeln, Chassisschäden. Fa. Aretz, 02162/12656 H

Ankauf Geländewagen, alle Fabrikate u. Ausführungen. Tel. 06103/62337 H

HAMMER: RANGE ROVER m. Mercedes 5.0 V8 + Ferguson FF Transfer 0-100/8 Sec., üb. 200 km/h, Ganzled., Wurzelholz, 4.87, Umbau 5.88, Wertgutacht. 157.000,- DM, jetzt 110.000,- DM o. Leasing. Auto Kugel, 06501/2065 H

VW 181 Kübel-Jeep, 1a. 09452/360

Blazer S 10 4,3 Neuwagen, schw., Vollausst., VB 48.500,-. 06104/65851

DB 250 GD, 11.87, 13000 km, kurz, breit, VS. Te. 0241/81052

Range Rover, Bj. 1985, SSD, Alu, Standheizung, 62000 km, AHK, Stereocass., 26.000,- FP. Tel. 07253/4569

Orig. Jeep CJ-7 u. Jeep Wrangler, Direktimp. a. Florida u. Texas, perm. 15 Autos z. Ausw., Bj. 84-88, rostfr., kompl. Ausstg. m. Kat., TÜV, DM 16-26.000,-. US-CAR-CLUB, Tel. 07556/8511 + 8144.

Range Rover Vogue EFi, 12.87, 17000 km, AHK, Standheiz., VB DM 62.000,-. Tel. 07131/70683

CJ-7, Laredo V8, Bj. 81, SB-Chevy, 330 PS, 4-Gang, 2 Dächer, Chrom, 1. Hd., orig. 18000 mls, Mot. neu, DM 28.900,-. 0711/512536 od. 07146/90398

Super Laredo Jeep, 86, von Priv., VB DM 26.000,-. Tel. 05741/20034

Jeep Renegade 6-Zyl. Motor zu verkaufen. Tel. 0631/51449

280 GE lang, 83, 1. Hd., Autom., Alu, Sperren etc., 23.800,-. Telefon 05143/1547

DKW Munga-Ersatzteile
Aggregate und alle Einzel-Ersatzteile. sofort.
PETER HERMANN · Ihmer Straße 6–8
3000 Hannover 91 · Telefon 0511/461250

Verkaufe Mahindra-Jeep, schw., EZ 2.88, TÜV 2.91, 62 PS-Diesel, 2,1 Ltr., 24000 km, AHK, Hardt., Softt., 10fach ber. auf Felge, VB 24.500,-. 05361/16159/33775

Range Rover Vogue EFi, Autom., Kat. neu, noch nicht zugel., umsth., NP 73.880,-, FP 60.900,-. Tel. 089/3174446, abs.

RANGE ROVER

ORIGINAL-ERSATZTEILE
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld
Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material und Montage).
Beim autorisierten
LAND ROVER/RANGE ROVER Handler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1, 4040 Neuss 1

Pajero, Benz., kurz, 1.87, 15000 km, schw., 1 J. Werksg., Zub., Zweitw., VB DM 24.950,-. Tel. 0221/4971276

Range Rover Vogue EFi, 37000 km, Breitreifen, Stereo, AHK, dkl.blau, nur DM 34.500,-. Tel. 0208/800674

Comanche Pick-up, neu, 5-Gg., Radio, Rollbar, DM 24.900,-. 0911/883494

Cherokee, (USA-Importwagen), Bj. 88, "neu", Ledersitze, Spezialfelgen, Glas-SD, viel Zubehör, 4,0 Ltr., NP DM 52.000,-, DM 45.000,-. Tel.: Herr Köster, 0511/61755, Mo.-Fr., 8-17 h H

Range Rover Vogue, silb.-met., EZ 6.85, 67000 km, Schalt., AHK, DM 25.900,-. P. Wiegers Automobile, 4900 Herford, Tel. 05221/2086 H

Range Rover, priv., 9.87, 14000 km, unf.fr., FP 49.900,-. 0531/875587

CJ-5, 81, TÜV neu, LKW-Zul., 88 neu aufgeb., v. N.-Teile, kein Brief-Eintrag, Pr. VS. 02653/1595

Mitsubishi Pajero TD, EZ 5.87, 34000 km, neues Hardtop, viel Zub., VB 27.200,-. 06034/5408

Weg. Neukauf 2x BJ 42, Mod. 82, 1. Hd., grün, 11.700,- (Rost); EZ 83, 5-Gg., 1. Lack, 1a, 16.500,-. 02595/9155

Range Rover, 83/90, 4tür., silb., LM, AHK, 69000 km, 17.500,-. 05221/83156

240 GD Station kurz, Mod. 83, orig. 45000 km, Extr., 23.500,-. Tel. 06103/62337 H

AMC 401-Motoren neu. 07172/7692 H

DB 300 GD, Bj. 1.87, 26000 km, grün, div. Extr., 47.500,-. T. 07451/7007 H

CJ-7 V8, Pr. VS. Tel. 0781/25147

BJ 42 Diesel, viele Extras. Tel. 02391/51681, nach 18 Uhr

Range Rover Vogue, EZ 85, 47000 km, weiß, Alu Breitreifen, Alarm, Stereo, kein Gelände, scheckheftgepfl., VB 32000,-. 02271/96974

300 GD, lang, 83, AHK. 09681/1230

Unimog Typ 421, mit Kabelwinde J. Thaler Typ KESP 3 U, Seillänge 1000 bis 2000 m mit Unfallschaden, fahrbereit, Bj. 87, Tel. 02256/7441

Kübel 70 - 76, TÜV neu. 05266/554 H

CJ-7 Laredo V8, Bj. 79, LKW 12er Reifen, Hard- u. Softtop, Rost. Tel. 0431/687030, von 10 - 18 Uhr

General Motors

LUXUS-VANS. NEU! 07361/71017 H

Goggomobil

Mobil Coupé, 250 ccm, Bj. 65, 35000 km, TÜV neu, Zust. 2-, mit Faltdach, VB DM 4200,-. T. 07931/45789 abends

Honda

Legend Cpé., Vorführwagen, blau-met., Klima, Leder, Aut., DM 51.000,-; **Legend Cpé.,** Jahreswagen, silb.-met., Klima, Leder, Aut., DM 49.900,-. P. Wiegers Automobile, 4900 Herford, Tel. 05221/2086 H

Civic I, GT, 12V, schadst.-arm, C, Bj. 85, 73000 km, unf.fr., Extr. + kompl. Winterausrüstung, VB 12.800,-. 06781/35367

CRX 16-Vertrag, LT 3.89, schw., tief, Alu, el. FH. Tel. 0711/375397

Prelude 16V, Sondermod. Edition 25, EZ 9.86, Leder, Koni, 205/50 auf Rial, Mot. 60000 km, NP 38.000,-, VP 16.500,-. Tel. 06184/55602

Jaguar

Jaguar, mehrere neu u. gebr. Daewel Automobile Tel. 0651/87063 H

Jaguar Neu- und Gebrauchtteile, ab Bj. 61. Tel. 0202/82866 H

AT-Motoren + Getriebe + Hinterachsen
inkl. Einbau zu Sonderpreisen! Info. Tel. 02821/25018 H

Suche 4,2 ab 83. Tel. 02821/21549 H

ERS.TEIL-GROSSLAGER! Neu u. gebr., a. Typ., Unf.-Jag. ges. 04332/1419 H

ARDEN - MIT NEUEN IDEEN INS NEUE JAHR

Den neuen Katalog erhalten Sie gegen eine Vorkasse von DM 10,- (Scheck).

Arden
Automobilbau
Kalkarer Str. 21-23 · 4190 Kleve
Telefon 0 28 21 / 2 50 18
Telex 811714 · Telefax 0 28 21 / 1 85 51

Neuwertige Jaguar E-Teile, z. B. orig. Lenkräder S III DM 95.-; orig. Scheinwerfer XJS DM 250,-; orig. LM-Felgen für XJS; div. Auspuffanlagen u. Bremsteile für XJ 12; Getriebe u. Hinterachsen, generalüberholt, sowie Motoren V12 u. 6-Zylinder. Arden Automobile, Jaguar-Vertragshändler, Kalkarer Str. 21-23, 4190 Kleve, Telefon 02821/25018 u. 29200, Telex: 811714, Fax. 02821/18551 H

XJ 6 Sov. 4,2, Sond.serie "die letzt. 100", EZ 7.86, Kpl.ausst., Som.fzg., jaguargrün, ca. 28000 km, VB 49.000,-. 09651/2330

Jaguar-Neuwagen
Nach Ihren individuellen Wünschen kurzfristig lieferbar sowie neuwertige Gebrauchtfahrzeuge.
Arden Automobile · Vertragshändler
Kalkarer Straße 21-23 · 4190 Kleve
Tel. 02821/29373 und 29200 · Fax 18551

XJS Volicabrio, Liefertermin 2.89, anthr., unter LP. T. 089/7693323

JAGUAR-Ersatzteile neu und gebraucht, ab Bj. 50, täglich Versand. Fa. JJ-Autoteile. Tel. 02686/1793 H

Wir suchen ständ. Arden-Jaguar-Gebr.fzge. 02821/29200 H

JAGUAR-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

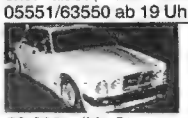
XJS V12, Vollcabrio, neu, o. Zulassung, unter LP. Tel. 089/7693323

XJ 4,2, 33000 km, 39.000,-. 0921/22321

XJ 12 5.3, mit H.E.-Zylinderkopf, EZ 1.81, TÜV neu, orig. 75000 km, absoluter Topzustand, alle Extras, dunkelrot-met., Leder bisquit, RC. VB 20.900,-. Tel. 06184/3049 H

AT-Motoren + Getriebe + Hinterachsen
inkl. Einbau und Garantie
Fa. Arden · ☎ 02821/25018 · Tx. 811714

XJ 12 HE Sovereign, 6.84, anthr.-met., Led. grau, Klima, Vollausstg., 78000 km, exc. Zust., DM 29.000,-, priv. Tel. 05551/63550 ab 19 Uhr



XJ 12 5,3 HE, ARDEN-UM-BAU, Mod. 86, 50000 km, Topzustand, DM 59.000,- (MwSt. ausweisbar) oder Leasing ohne Anzahlung. Tel. 0911/267070 oder 09161/1252 H

XJS, 12 Zyl., 80, a. erdl. Extr., tief/breit, DM 19.900,-, Inz. mögl. Tel. 069/683212 od. 06181/259278

XJS Roadster (Arden), auch reparaturbed. gesucht! Tel. 0731/41941

4,2 Ltr. Sov., EZ 9.83, 58000 km, sehr gepflegt, Preis VS. Tel. 02921/60369

JAGUAR neu + gebraucht
EXCLUSIV AUTOMOBILE
Dieter Wallhäuser GmbH
5900 Siegen · Telefon 0271/4032-25

XJ 6, 4,2, Bj. 9.82, schwarz-met., Klima, helles Leder, Stereo, 225er Aluf. u. Bereif., TÜV 10.90, VP 24.000,- DM, nehme Mercedes in Zahl. Tel. 02151/67212

Ersatzteile, alle Modelle, Gebraucht-/Unfallwg. gesucht. 06206/6874 H

Jaguar-Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
JAGUAR
VERTRAGSHÄNDLER
mit individuellen Service
Arden Automobile
Tel. 0 28 21 / 2 92 00 + 2 15 49 · Tx 811 714

XJS V12 HE, 82/90, 1. Hd., rot, Leder schw., traumhaft schön u. gepfl., wie neu, n. 25.900,- VB. 07621/49756

Jaguar-Servolenkungen, Automatik-Getriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

Schlachte XJ 12 S II. 06068/1319

JAGUAR
XJ 4,2, 11.82, Klima, Leder, el. Fenster, blau 21950,–
XJ 12, 10.80, Klima, Leder, el. Fenster, metallic . . . 18450,–
XJS C 3,6 Cabrio, 5.86, Klima, Leder, el. Fenster, rot . . 59950,–
XJ 40, 7.87, el. Fenster, blau-met. 43950,–
XJ 5,3 Daimler Double Six, 8.86, el. SD, Tempomat, blau . 67950,–
Jaguar-Vertragshändler
AUTO BECKER
Suitbertusstr. 150 · 4000 Düsseldorf
Telefon 0211/3380-1
Das interessanteste Autohaus der Welt

Jag. XJ 6, neu, Sov., Mod. 87, 38000 km, met., Niveau, RC, ESD, inkl. MwSt. 55.000,-. 07751/3088, abends 4745

Jaguar Sovereign V12, EZ 7.87, 29000 km, 1. Hd., Crimson, Leder, Magnolia, Klima, Aluf. + Winterreif., 59.800,-. Tel. 06621/72289 + 76133

E 2+2 4,2, Bj. 70, tägl. gefahren, Zust. 2, VB 25.000.-. 040/8810898

JAGUAR Ersatzteile
vom autorisierten British Motor Heritage Supplier
ISP NOTHACKER
6240 Königstein · Bahnstraße · Tel. 06174/4077 · Tx 410656

Jaguar Daimler Double-Six, 6.86, 30000 km, regent/seville, SD, 5 x BBS dreiteilig mit 225 Pirelli (neu), sehr gepflegt, nur im Sommer gefahren, DM 50.000,- von Privat (MwSt. nicht ausweisbar). Tel. 0421/6490913, zur Geschäftszeit

Leder-Ausstattungen, Um.-Färben, DM 1195,-. Tel. 02234/83794 H

XJS 3,6 Coupé, 4.88, 9000 km, rac.-grün, ABS, Klima, Edelholz, Leder, 70.000,-. 0711/475833

E V12, Cabrio, 73, LHD, racing-green, Mot. überh., 1a Zust., 2. Hd., dok. Geschichte, FP 59.000,-. 0621/816162

XJ 4,2 Coupé, weiß, 75/90, RHD, Extr., 8900,-. Tel. 0221/586892

V12-Mot., 286 PS, 2700,-. 0221/586892

XJ 6, 11.82, 140000 km, Klima, TÜV 4.90, 3. Hd., schw., VB 15.500,-. 05185/303

Rarität für Liebhaber: Daimler Double-Six Vanden Plas, 1975, 12.90, Orig.-Zust. 1, gegen Höchstgebot. Näheres Tel. 02772/54324

XJ 3,6 Daimler, 87, Unfall, fahrbereit, 27.000,-. 0221/818792

XJ 12, 84, König, 30.900,-. 089/6990944 H

AT-Motoren, Motorinstandsetzung, sehr preisgünstig, natürlich mit Garantie! Tel. 0231/853060 H

XJS Coupé 3,6, EZ 6.85, DM 48.500,-. **5,3 V12 Sov.,** 3.87, DM 64.900,-. **5,3 V12 Sov.,** 8.85, DM 44.950,-. **5,3 V12 Sov.,** 6.83, DM 36.000,-. Telefon 0228/344071 H

Jaguar E V12, Roadster, Bj. 74, technisch u. optisch neuwertig, Linkslenker, VB 75.000,-. Chiffre MK03/249202

Verk. neue Jaguar-Winterr. auf Felgen, 185 R15. Tel. 07144/37204

E V12, Serie III Cabrio, Bestzust., VB 69.000,-. Tel. 030/8312680, v. 18-20 h

Sovereign 5,3, EZ 3.85, orig. 80000 km Langstr., unfallfr., tiefer, BBS, Superstereo, Leder, C-2 Netz, Zweitwagenausstg., techn. + opt. 1a, 1. Hd., Preis VS inkl. MwSt. Tel. 089/8598597 od. 8596662, ganztags.

Jaguar 4,2 Sov., EZ 8.85, a. Extr., wie Telefonvorb., C-Netz, DM 31.000,- + MwSt. Tel. 05262/5152

3 x REFERENZ in stereoplay: TITAN · VULKAN TRIBUN

quadral Phonologue
MONTAN
Ihr Aufstieg.

stereoplay 8/87
....daß sie (die MONTAN MK III) eine **herausragende Preis-Gegenwert-Relation aufweist.**
Einstufung: Aufstieg in die **Spitzenklasse II.**

- 5 Furnierarten
- prägnantes Design
- Spitzenklang
- DM 1998,–*

* unverb. Preisempfehlung

Ausführlichen Test anfordern! Händlerverzeichnis schicken lassen! Anhören!

Name

Straße

PLZ/Ort

quadral, Unternehmensbereich der all-akustik Vertriebs GmbH & Co. KG, Postfach 304, 3000 Hannover 1

Jaguar

XJ 6 4,2 Ltr., Serie III, Leder-Vollausstg., Mod. 80, ATM 50000 km, VB 13.500,-. Tel. 069/438956

Arden

Neuwertige E-Teile. 02821/25018 H

Arden-XJS-2+2-Roadster – Neuwagen – nach Ihren individuellen Wünschen lieferbar. Auch Umbau Ihres XJS zum Vollcabrio möglich. **Arden-Automobilbau,** Kalkarer Straße 21–23, 4190 Kleve, Tel. 02821/21549, Telex 811714

Neuwertige Jaguar E-Teile z. B. orig. Lenkräder S III DM 95,-; orig. Scheinwerfer XJS DM 250,-; orig. LM-Felgen für XJS; diverse Auspuffanlagen und Bremsteile für XJ 12; Getriebe u. Hinterachsen, generalüberholt, sowie Motoren V12 u. 6-Zyl. Arden Automobile, Jaguar-Vertragshändler, Kalkarer Str. 21-23, 4190 Kleve, Tel. 02821/25018 u. 29200, Telex 811714, Fax. 02821/18551 H

Karts

A Kart Mach 1, OKE rennfertig, DM 2500,-. Tel. 02651/3431

Kart Komet-Motor, neu überholt, Ritzel, Kette, Bremse, Reifen neu, VB 1200,-. Tel. 08165/1853

Lamborghini

Countach für Ausstellung und Aufnahmen zu vermieten. Tel. 06182/69587 H

Countach, Jubil.mod., ab 1.89 lieferb. SEA Lambo-Vertr. 0511/612025 H

Suche Miura/S. Tel. 09522/271

AXON-LEASING
Alle LAMBORGHINI, schnelle Abwicklung
ohne Anzahlung u. km-Begrenz. · **089/286017**

Su. Countach, Zust. u. Alter egal, Tel. nach 18 Uhr 0032/41/623368

Bavarian-Lamborghini 8-Zylind.-Club gegründet! Wir fahren zum 2. Werks-Meeting mit F1-Imola am 21.-23. April. Chiffre MK03/249187

Excl.-Automobile: Lamborghini, Ferrari, Aston Martin, Rolls-Royce. Autodienst Hoyermann, Tel. 07551/62001 H

Espada, 61000 km. T. 06101/7041 H

Suche Urraco-Motor. 07251/41247

13x Lamborghini. Tel. 07551/62001 H

Barzahler sucht alle Lamborghini-Modelle. Tel. 02606/683 H

COUNTACH 5000/4 Vent., rot, Leder beige, Sportauspuff, Heckflügel, Bj. 86, 18000 km, unfallfrei, Zustand 1a, von Privat, DM 180.000,-. Tel. Montag - Freitag von 7.30 - 16.30 Uhr: 0621/752037

Countach 5.0 4V gesucht. 0221/385138 H

LM 002, bahamabl., Leder grau, neuwertig, (Gelegenheit), T. 02159/7799 H

Alle Lamborghini-Typen gegen Barzahlung gesucht. T. 06182/69587 H

Geländewagen LM 002, 1988, weißdkl.blau, 194.000,-. Auto Lorenz. 06701/7145 H

Lancia

Firma sucht: Lancia Prisma, Delta, Thema, Y 10, Y 10 4x4, neu, gebr. u. Unfall, nur Händler. 089/365496 H

Direktionswagen: Lancia Thema Ferrari, wenig km, Bj. 88, rot-met., SD, 68.000,-. Gebrauchtwagen bis 2,0 Ltr. kann in Z. gen. werden. 06322/66722 H

Integrale, 3.88, alle Extr., HiFi, 10000 km, Finanz. mögl., VB 33.900,-, wegen Auslandsauf. 0711/372130

Thema Turbo, Mod. 86, ABS, Klima, tiefer u.v.m., Topzust., VB 24.800,-. Tel. 02366/54293

MC, 82, 35000 km, bl.-met., Mot. überh. f. 6000,-, Breitr., tiefer, etc., a. TÜV, VP 28.500,-. 07231/69669 H

Januar Aktion, Komplettrad für integrale, 205/45 (RE71), auf 7x16 Momo Star, DM 740,-. Malba-Design. Tel. 06121/713536 H

Gamma 2500 i. e. Tel. 06101/7041 H

Thema 8.32, Ferrari-Motor, Bj. 3.88, 14500 km, schw.-met., Vollausstg., FP DM 68.000,- oder Leasingübernahme. Tel. 07181/85616

Thema 8.32, EZ 5.88, 12000 km, rot-met., Vollausstg., 65.000,-. 08061/7414

Thema 8.32, Mod. 88, scheckh., quarzmet., Led. schw., Klima, el. Sitze, el. FH, DM 47.850,-, B & K Automobile. Tel. 02129/54461 H

Gamma Cpé. 2500 i.e., EZ 12.82, TÜV neu, orig. 42000 km, ATM, Topzust., champagner-met., RC, VB 14.900,-. Tel. 06184/3049 H

Integrale, 3.88, 34000 km, schw.-met., SD, Radio, Recaro, gg. Höchstgebot. Tel. 06851/2119

Integrale, 4.88, 18000 km, schw.-met., Recaro, kein SD, DM 31.850,-. Tel. 08022/74723

Unf.-Delta integrale, Bj. 2.88, SSD, Recaro, 19.000,-. Tel. 07151/54182

A 112 Abarth, 70 PS, 10.85, 42000 km, schw., Da., VB 7900,-. 07123/31261

Gamma 2500 i.e. Lim., letztes Modell, Bj. 83, 35000 km, braun-met., neuwertiges, nur im Sommer gefahrenes Liebhaberfzg., opt. + techn. makellos, VB 10.000,-. Tel. 07127/71875

Delta integrale, schw.-met., 7.88, 16000 km, Recaro, Kenwood/MacAudio, scheckh.-gepfl., abs. zuverl., VB 31.950,-. 0201/1059628, ab 18 h

Suche Unfall integrale od. Delta 4WD. Tel. 07422/4997

Momo-Felg., 7Jx16, Yokohama-Reif. 205/45 VR 16, günst. 06024/7771 H

Verk. Bilstein Rallye-Fahrwerk, neu, Preis VS. Tel. 0841/43839

Direktionswagen: Lancia Thema i.e., Kat., **Lancia Thema Turbo i.e.,** Kat., met., ABS, wenig km, Bj. 88, ab 29.000,-. Gebrauchtwagen bis 2,0 Ltr. kann in Z. gen. werden. 06322/66722 H

Prisma 4WD, 115 PS, EZ 6.88, Met.-Lack., DM 25.300,-, Autohaus Gebr. Haack, Trier. Tel. 0651/5128 H

Integrale, rot, SD, RC, neu, ohne Zoll. Tel. 06403/5097 H

Integrale, rot, 26000 km, EZ 3.88, DM 31.000,-. Tel. 06384/1289

Integrale, 6.88, 8000 km, schwarz. Tel. 06121/86935

Lancia Thema i.e. Turbo, 165 PS, 5.87, silb.grau-met., Alcantara-Sitze, Alu-Felg., tiefer, ZV, el. FH, autom. Hzg., ESD, Nebel, Spoil., Sportlederl., NP 45.600,-. FP 24.000,-. 06831/701460

Thema i.e. Turbo, Kat-ABS, 150 PS, EZ 1.88, ESD, Met.-Lack., Radio, halbautom. Antenne, DM 37.700,-, Autohaus Gebr. Haack, Trier. T. 0651/5128 H

Ist Ihr Integrale auch ständig defekt? Zur Gründung einer Interessengemeinschaft melden Sie sich bitte unter Tel. D-069/675446

Thema Station Turbo-Diesel, 100 PS, EZ 7.87, ESD, Met.-Lack., alcantara, Scheinwerfer Wi/Wa, Dachreling, DM 35.100,-, Autohaus Gebr. Haack, Trier. Tel. 0651/5128 H

Lotus

Der Echte! Super 7, vo. 205, hi. 235, div. Umbauten, Hzg., TÜV 90, Rahmen, Motor Zust. 1, Karosse Zust. 2, VB 29.000,-, wg. Zeitm. 04461/3322 tags

Lotus-Felgen Speedline, 7J14, 7J15, Preis VS. Tel. 06522/1297

Sunbeam Lotus, Bj. 80, 80000 km, v. Neutl., TÜV neu, 8400,-. 0711/512536 H

Lotus Cortina MK I, Bj. 1.1966, dt. Zulassg., TÜV 90, Originalzust. Angebote unter Chiffre MK03/248798

Alter schützt vor Schönheit nicht

Ein Meisterwerk über die berühmten Ferrari Berlinettas. Der schönste klassische Ferrari, der 250 GT, beherrschte jahrelang die Rennstrecken. Hier findet sich alles über den 250 GT in seinen Renn-Versionen. Die Fahrzeuge, die Fahrer, die Rennen.
394 Seiten, 322 Abb., davon 35 farbig, Großformat, gebunden, DM 76,–

Dieses Buch zeichnet den Weg des W 196 vom Reißbrett bis zum letzten Rennen überzeugend nach. Der Leser wird an die Schauplätze der großen Rennen geführt, viele historische Aufnahmen lassen die Atmosphäre miterleben.
320 Seiten, 250 Abb., Großformat, gebunden, DM 68,–

Schon die Typen lassen Kenner ins Schwärmen geraten: SS 100, XK 120, XK 150, E-Type und XJ-S: ein Jaguar-Museum in Buchform. Und ganz wichtig: Die Rennwagen der Serien C, D und E-Lightweight. Die umfassende und endgültige Chronik.
442 Seiten, 460 Abb., davon 58 farbig, Großformat, gebunden, DM 74,–

IHR SPEZIALVERSANDHAUS MOTORBUCH Postfach 103743, 7000 Stuttgart 10, ☎ (0711) 64878-0

Der führende Verlag für Autobücher Motorbuch Verlag

Bestellcoupon

Erhältlich im Buch- und Fachhandel oder Bestellschein einsenden an

Motorbuch · Postfach 103743
7000 Stuttgart 10 · ☎ (0711)/64878-0

Bitte liefern Sie mir folgende Titel:

____ Ex. **Pourret, Ferrari 250** Best.-Nr. 01084 à DM 76,–

____ Ex. **Riedner, Silberpfeil** Best.-Nr. 01157 à DM 68,–

____ Ex. **Viart/Cognet, Jaguar** Best.-Nr. 01021 à DM 74,–

☐ Senden Sie mir die kostenl. Neuheiten-Informationen

Name

Vorname

Straße

PLZ/Ort

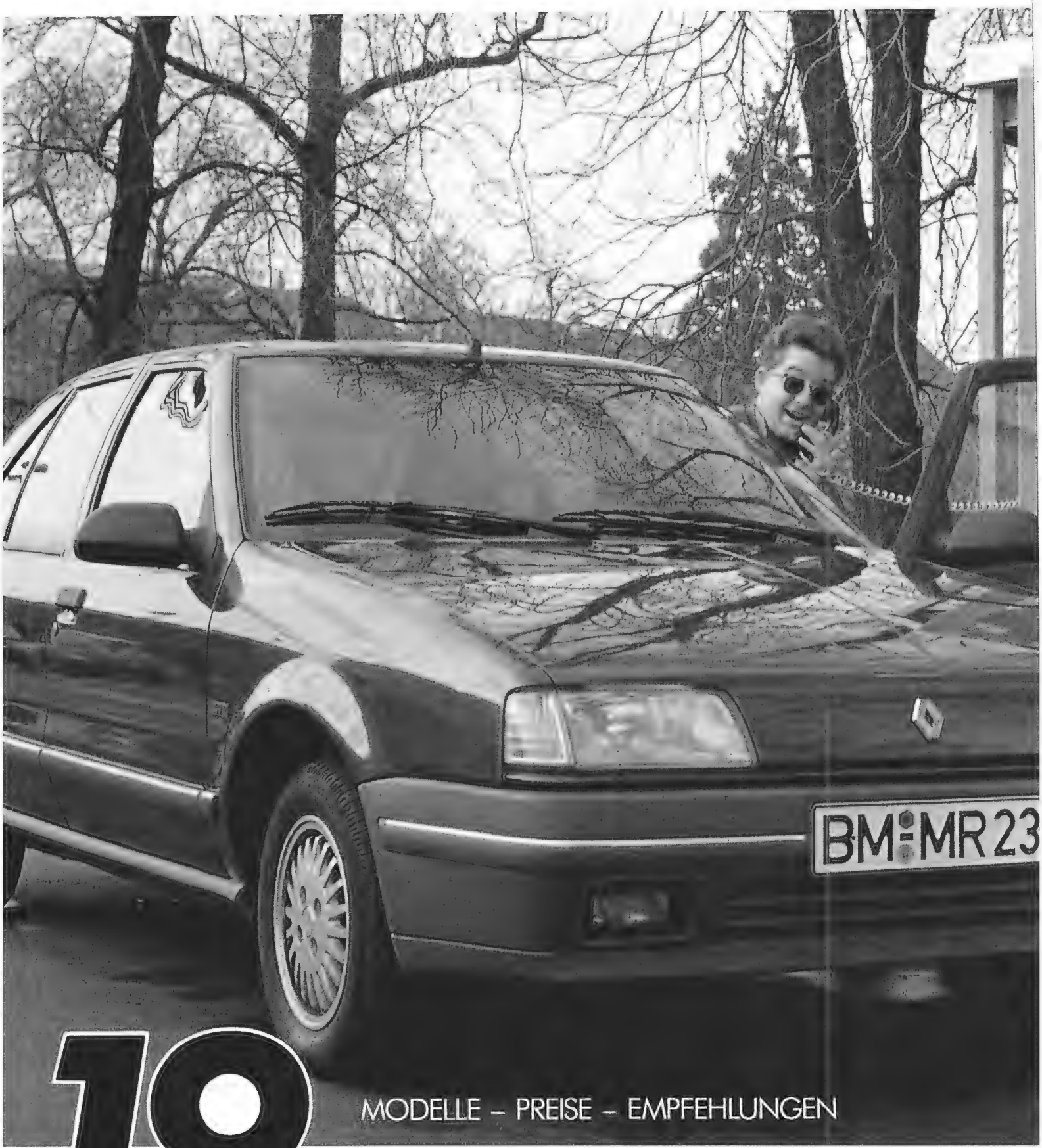
mot

Unterschrift

Versandkosten Deutschland: ab DM 80,– frei; europ. Ausland DM 6,50 (nur Nachnahme)

Fortsetzung „mot-Markt" auf Seite 81

mot
DIE AUTOZEITSCHRIFT
SONDERTEIL
BM MR 230
ALLES ÜBER DEN NEUEN
RENAULT 19
Modelle, Preise und Empfehlungen
Renault in Deutschland
Interview mit Vorstandschef Ménard
Design, Technik und Produktion des Renault 19
Abschied vom Renault 4



MODELLE – PREISE – EMPFEHLUNGEN

19 ANSCHLUSS UNTER

DIESER NUMMER

Zu behaupten, die Auflistung aller möglichen Renault 19-Variationen sei so dick wie das Pariser Telefonbuch, ist mit Sicherheit übertrieben. Stattlich aber präsentiert sich das Programm der neuen Limousine in der unteren Mittelklasse mit weltweit fast 70 verschiedenen Versionen schon. Auch wenn davon nur genau 20 Varianten auf den bundesdeutschen Markt gelangen, dürfte es keinem Interessenten besonders schwerfallen, seinen Anschluß unter der Nummer 19 zu finden.

Von Markus Hauf

RENAULT 19 TR/TR Kat

Die Basisversion bietet zu dem vergleichsweise günstigen Preis von 15 950 Mark (Seite 62) für die dreitürige Variante ohne Katalysator bereits die herausragende Eigenschaft des neuen Franzosen: seinen konkurrenzlosen Federungskomfort. Die Motorisierung, ein 1,4 Liter großer, seitengesteuerter Grauguß-Vierzylinder aus dem Renault 5, leistet als Euronorm-Motor mit Vergaser und ohne Kat 43 kW (59 PS). Für 17 000 Mark gibt sich der TR mit Monopoint-Einspritzanlage und geregeltem Dreiweg-Kat bei unveränderter Leistung umweltfreundlich. Ein Hort reiner Freude ist das Basisaggregat freilich nicht. Es entledigt sich seiner Antriebsaufgabe mit Anstand, mehr sollte niemand von ihm erwarten. Zwar taugt der 1,4-Liter gut für den Stadtverkehr und kürzere Überlandfahrten, denn er ist elastisch und bei niedrigen Drehzahlen auch kultiviert; hochtourige Autobahnetappen quittiert er hingegen mit höchst unwilligen Dröhngeräuschen.

Die Ausstattung des TR bietet das Minimum dessen, was in unseren Breiten notwendig ist, zum Beispiel die heizbare Heckscheibe und H4-Hauptscheinwerfer. Fünf Gänge stehen allerdings erst in der Kat-Version serienmäßig zur Auswahl, in Verbindung mit dem Vergasermotor kostet der lang übersetzte Fünfte 400 Mark Aufpreis. Ein rechter Außenspiegel ist für alle TR-Versionen mit 100 Mark Zuschlag verbunden.

Um den 386 Liter geräumigen Gepäckraum (mit 730 Millimeter hoher Ladekante) für sperrige Güter auf 1310 Liter zu vergrößern, läßt sich schon in der Grundversion die Rücksitzlehne nach vorn klappen, für 200 Mark Mehrpreis sogar asymmetrisch teilen. Die Sitzbank dagegen bleibt starr an ihrem Platz, weshalb auch der entstehende Ladeboden nicht ganz eben ist.

RENAULT 19 GTR/GTR Kat

Mit den Buchstaben TR in der Modellbezeichnung bleibt der aufgewerteten Basisvariante GTR auch der bereits bekannte 1,4 Liter-Motor erhalten, wieder als Euronorm-Vergaser oder wahlweise gegen Aufpreis mit US-Kat. Das exakt und leichtgängig schaltbare Fünfganggetriebe haben beide Versionen.

Den Unterschied zum Grundmodell macht eine verbesserte Serienausstattung mit elektrischer Ölstandsanzeige im Armaturenbrett, Heckwischer/-wascher, Dachkonsole mit Lesespot, Belüftungsdüsen im oberen Bereich der Mittelkonsole, Kartenablage in der Beifahrertür, zwei Aschenbechern hinten, Gepäckraum- und Handschuhfachbeleuchtung sowie seitlichen Rammschutzleisten und der jetzt serienmäßigen asymmetrisch klappbaren Rücksitzlehne. Des weiteren bietet die GTR-Version eine opulentere Auswahl an aufpreispflichtigen Extras (siehe Ausstattungstabelle auf Seite 62). So gibt es für alle Modelle mit dem G im Namen zwei Optionspakete: Das sogenannte Ausstattungspaket, bestehend aus elektrischen Fensterhebern vorn und einer infrarot-fernbedienten Zentralverriegelung für 810 Mark sowie das Komfort-Paket für 200 Mark mit höhenverstellbarem Fahrersitz und Lenkrad, außerdem einer Lendenwirbelstütze, die sich im Rücken allerdings nur wenig bemerkbar macht.

Ob die Extra-Pakete nötig sind, möge jeder nach eigenem Geschmack entscheiden. Die Sitzposition hinter dem Lenkrad ist für Normalproportionierte jedenfalls auch ohne das Komfort-Paket geeignet; das Mobiliar vermittelt in jedem Fall hohen Fahrkomfort.

In eine Zwickmühle gerät, wer das ab G-Version lieferbare Cassettenradio mit Bediensatellit bestellen möchte. Einerseits stellt die bei Renault nun schon traditionelle Radio-Fernbedienung hinter dem Lenkrad (Renault 25, Espace) die optimale Art dar, Lautstärke und Sendersuchlauf zu aktivieren, da die rechte Hand dabei am Volant verweilen kann. Andererseits stellt das ausschließlich angebotene, optisch leicht und technisch kräftig modifizierte Philips 644 nicht

Pünktlich zum Verkaufsstart werden sowohl der Dreitürer als auch – für 800 Mark Aufpreis – der Fünftürer zur Verfügung stehen. Nur TD/TDE (beide Diesel) sind ausschließlich mit drei/fünf Türen zu haben.

MODELLE – PREISE – EMPFEHLUNGEN

die optimale Art dar, Funkwellen in hörbare Schallwellen umzuwandeln. Seine Empfangsqualitäten im Renault 19 sind mäßig; andere, vorwiegend deutsche Produkte bieten da erheblich mehr. Allerdings ist bei ihnen meist kein Anschluß für eine Fernbedienung vorgesehen. Das umfangreiche Renault-Radiopaket mit Code-Diebstahlsicherung, vier wohlklingenden Boxen für jeweils sechs Watt Leistung sowie dem famosen Bediensatelliten kostet 950 Mark.

RENAULT 19 GTS

Ab dieser Version sind alle Benzinmodelle ausschließlich mit dem geregelten Dreiweg-Katalysator ausgerüstet. Den GTS treibt ein 1,7 Liter großer Monopoint-Einspritzmotor mit 54 kW (73 PS) an. Auch der Käufer dieser Motorisierung sollte kein enthusiastischer Freund hochwertigsten Motorenbaus sein. Der GTS/TSE-Motor verhält sich ähnlich wie das 1,4 Liter große Basis-Aggregat: elastisch und durchzugsstark bis etwa 3500/min, lärmend und recht unwillig bei Drehzahlen darüber. Immerhin läßt er seinen um 0,3 Liter größeren Hubraum erkennen, was die positiven unter den genannten Eigenschaften betont und die unerwünschten etwas unterdrückt. Kein Motor jedenfalls, der in der unteren Mittelklasse ausnehmend positiv auffällt.

Neben den für die G-Modelle obligaten Seriendetails, höherwertigen Sitzbezügen und Aufpreis-Extras kann der Kunde für den GTS noch einen Drehzahlmesser (280 Mark) und Leichtmetallräder (700 Mark) bestellen.

RENAULT 19 TSE

Der TSE bietet die höchste Ausstattungsstufe, die in Verbindung mit dem 73 PS-Motor zu haben ist. Rein optisch demonstrieren dies schon aufwendigere Sitze

DER RENAULT 19 UND SEINE KONKURRENTEN

MODELL	RENAULT 19 TR 1.4 KAT	FIAT TIPO 1.4 I.E. KAT	VW GOLF 1.3 KAT	OPEL KADETT LS 1.3i KAT	FORD ESCORT C 1.4 KAT	MAZDA 323 LX 1.4 KAT	NISSAN SUNNY SCX KAT
Preis (fünftürig)	17 800	18 590	18 475	18 155	18 745	16 690	18 345
Heizbare Heckscheibe	●	●	●	●	●	●	●
Intervallwischer vorn	●	●	65	●	●	●	●
Intervallwischer hinten	–[1]	–	●	●	●	●	●
H4-Scheinwerfer	●	–	●	●	●	●	●
Gepäckraum-/Handschuhfachbeleuchtung	–[1]	●	–	●[5]	–	●	●
Geteilte Rücksitzlehne	280	280	555[4]	549	–	●[6]	●
Nebelscheinwerfer	–	–	368	362	–	–	–
Rechter Außenspiegel	100	●	102	149	●	–	●
Fünfganggetriebe	●	●	505	550	●	●	●
Leuchtweitenregulierung	–[8]	●	195	–	–	–	–
Schubabschaltung	–	●	–	–	–	–	●
Kunststoff-Radkästen	●	●	●	●	●	●	●
Schiebedach	–[2]	950	687	337	975	–	292[7]
Höhenverstellbarer Fahrersitz	–[3]	–	116	123	–	–	–
Anti-Blockiersystem	–	–	–	–	1 100	–	–

[1] G-Versionen serienmäßig – [2] nur G-Versionen, 1 100 DM – [3] nur G-Versionen, 280 DM – [4] Sitzbank und -lehne geteilt klappbar – [5] nur Handschuhfach – [6] symmetrisch – [7] Hebedach – [8] geplant. ● = serienmäßig; – = nicht lieferbar – Stand: 12. Dezember 1988.

Mit dem 1,7 Liter-Kat-Motor und 16-Ventil-Kopf rollt ab Ende 1989 das 129 PS starke Sportmodell des Renault 19 auf den deutschen Markt.

und Veloursbezüge. Vieles, was beim G-Modell noch extra bezahlt werden muß, gehört beim TSE (ab 20 000 Mark für den Dreitürer) zum Serienstandard. So zum Beispiel die hinteren Ausstellfenster beim Dreitürer, das Ausstattungspaket, das Komfort-Paket und die rundum grün getönten Fenster. Aber auch so nützliche Details wie Nebelscheinwerfer, ein Heizluftkanal in den Fondfußraum, neigungsverstellbare Polsterkopfstützen vorn sowie ein Drehzahlmesser signalisieren beim TSE die Top-Ausstattung, für die gegen Aufpreis (300 Mark) auch zwei elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel zu haben sind.

Der TSE ist – neben den beiden gehobenen Diesel-Varianten GTD und TDE – außerdem die einzige Version, für die Renault derzeit eine Klimaanlage liefern kann – wegen Kapazitätsproblemen beim Zulieferer, heißt es.

RENAULT 19 GTX

Wem eher an Motorleistung als an Ausstattung gelegen ist, der bekommt für den TSE-Preis von 20 000 Mark auch den GTX mit der weniger umfangreichen Serienausrüstung, dafür mit der momentanen Topmotorisierung des Renault 19-Programms. Der 1,7 Liter große Motor aus GTS/TSE leistet in GTX/TXE dank Multipoint-Einspritzanlage 66 kW (90 PS) und harmoniert prächtig mit der komfortablen Limousine. Diese Motorisierung bietet zudem den Vorteil, daß die Vierstab-Verbundlenker-Hinterachse aus Renault 5 Turbo und 21 Dienst tut statt der

MODELLE – PREISE – EMPFEHLUNGEN

Konushinterachse der Typen 5, 9 und 11. Der Renault 19 wird damit noch komfortabler, vor allem der Abrollkomfort auf kurzen, trockenen Bodenunebenheiten gewinnt einiges. Die gutmütigen Fahreigenschaften und der brauchbare Geradeauslauf bleiben jedoch bestehen.

Vom Laufgeräusch und der Drehwilligkeit her ist der 1,7 Liter-Multipoint-Einspritzer ein gern gesehener – da kaum gehörter – Begleiter. Die Einspritzanlage mit je einer Düse pro Zylinder verändert den Charakter des Triebwerks zum Positiven. Erfreulich sind seine Fahrleistungen, die das Werk mit 10,7 Sekunden für den Spurt von 0 auf 100 km/h und 183 km/h Höchstgeschwindigkeit angibt.

Wie es sich für eine Spitzenmotorisierung gehört, sind GTX/TXE auch mit Bendix-ABS zu haben – Aufpreis 2 500 Mark. Und noch einen Vorteil bietet die bisher stärkste Renault 19-Motorisierung: Die Servolenkung ist im Benziner-Angebot ausschließlich für den 93 PS-Motor lieferbar. Für 850 Mark stellt sie ein wegen der hohen Lenkkräfte des Renault 19 ebenso nützliches wie auch von der Funktion her ausgezeichnetes Extra dar, das gar nicht warm genug empfohlen werden kann. Stichwort warm: Eine Klimaanlage für den

Der Renault 19 TSE/TXE verwöhnt mit attraktiven Velours-bezügen (links). Die Instrumentierung ist übersichtlich; Drehzahlmesser für GTS/GTX gegen Aufpreis, bei TSE/TXE serienmäßig (unten).

SERIENAUSSTATTUNG UND AUSGEWÄHLTE SONDERAUSSTATTUNGEN DER RENAULT 19-MODELLE

Modell		TR	TR Kat	GTR	GTR Kat	GTS	TSE	GTX	TXE	TD	GTD	TDE
Basispreis dreitürige Version		15 950	17 000	17 200	18 000	18 600	20 000	20 000	21 300	17 900	18 900	21 000[1]
Ausstattung/Preis in Mark												
Außenspiegel rechts von innen einstellbar	100	●	●	S	S	S	S	S	S	●	S	S
Zwei Außenspiegel elektrisch einstell- und beheizbar	300	○	○	○	○	○	●	S	●	○	○	●
Ausstellfenster hinten (dreitürig)	150	●	●	●	●	●	S	●	S	●	●	○
Ausstattungspaket[2]	810	○	○	●	●	●	S	●	S	○	●	S
ABS-Bremssystem	2500	○	○	○	○	○	○	●	●	○	○	○
Elektrisches Glasschiebedach mit Sonnenblende	1100	○	○	●	●	●	●	●	●	○	●	●
Fünfganggetriebe	400	●	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Klimaanlage	2250	○	○	○	○	○	●	○[3]	○[3]	○	●	●
Komfort-Paket[4]	200	○	○	●	●	●	S	●	S	○	●	S
Leichtmetallräder	700	○	○	○	○	●	●	●	●	○	●	●
Metallic-Lackierung	410	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Rücksitzlehne asymmetrisch umklappbar	280	●	●	S	S	S	S	S	S	●	S	S
Servolenkung	850	○	○	○	○	○	○	●	●	○	●	●
Grün getöntes Glas	320	●	●	●	●	●	S	●	S	●	●	S
Philips-Radio, 4 x 6 Watt mit Bediensatellit	950	○	○	●	●	●	●	●	●	○	●	●

[1] nur fünftürig – [2] elektrische Fensterheber vorn; Zentralverriegelung mit Infrarot-Fernbedienung – [3] geplant für Mitte 1989 – [4] höhenverstellbarer Fahrersitz mit Lendenwirbelstütze; höhenverstellbares Lenkrad. ● = lieferbar gegen Aufpreis, ○ = nicht lieferbar, S = serienmäßig. Stand: 12. Dezember 1988.

Der Bundesgesundheitsminister: Rauchen gefährdet Ihre Gesundheit. Der Rauch einer Zigarette dieser Marke enthält 1,0 mg Nikotin und 13 mg Kondensat (Teer). (Durchschnittswerte nach DIN)

DIE RENAULT 19-DATEN IM VERGLEICH

Modell		TR	GTR	GTS	TSE	GTX	TXE	TD	GTD	TDE
Gemischaufbereitung		Monopoint-Einspritzung 3-Kat		Monopoint-Einspritzung 3-Kat		Multipoint-Einspritzung 3-Kat		Diesel Verteilereinspritzpumpe		
Hubraum eff./Zylinder	cm^3	1390/4		1721/4		1721/4		1870/4		
Bohrung/Hub	mm	75,8 x 77		81 x 83,5		81 x 83,5		80 x 93		
Verdichtung		9,0		9,2		9,5		21,5		
Leistung	kW/PS	43/59		54/73		66/90		47/64		
	bei 1/min	4750		5000		5250		4500		
Maximales Drehmoment	Nm	100		127		140		118		
	bei 1/min	3000		2750		3000		2250		
Fünfganggetriebe Übersetzungen	1. Gang	3,73		3,73		3,09		3,73		
	2. Gang	2,05		2,05		1,84		2,05		
	3. Gang	1,32		1,32		1,32		1,32		
	4. Gang	0,97		0,97		0,97		0,97		
	5. Gang	0,79		0,79		0,79		0,79		
Achsübersetzung		3,87		3,56		4,21		3,56		
Spitze Werk/mot (Automatik)	km/h	160/158		171/169		185/–		161/–		
Beschleunigung 0–100 km/h Werk/mot	s	15,0/16,4		12,3/14,0		10,7/–		15,7/–		
Kraftstoff		Bleifrei-Normal		Bleifrei-Normal		Bleifrei-Super		Diesel		
bei 90 km/h	L/100 km	5		5,5		6,0		4,6		
bei 120 km/h	L/100 km	6,6		6,9		7,7		6,2		
Stadtzyklus	L/100 km	7,7		9,7		10,1		7,3		
Drittelmix	L/100 km	6,4		7,4		9,0		6,0		
mot-Testverbrauch	L/100 km	8,9		9,4		–		–		
Grundpreis*	DM	17 000	18 000	18 600	20 000	20 000	21 300	17 900**	18 900	21 000***

*3türig; 5türig 800 Mark Aufpreis – **nur 3türig – ***nur 5türig

MODELLE – PREISE – EMPFEHLUNGEN

GTX wird erst in der zweiten Hälfte des Jahres 1989 zu haben sein.

RENAULT 19 TXE

Das Topmodell des Renault 19-Programms verbindet ab 21 300 Mark den agilen und kultivierten 66 kW (90 PS)-Motor mit dem hohen Ausstattungsniveau der T-Versionen. Selbstverständlich gibt es auch für den TXE eine Servolenkung (850 Mark) und ABS (2 500 Mark) gegen Aufpreis.

Ausschließlich dem TXE vorbehalten ist dagegen ein Bordcomputer für 500 Mark, der neben einer Digitaluhr auch Auskünfte über Außen- und Öltemperatur, Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die verbleibende Tankreichweite bietet. Nach Art der Multifunktionsanzeige von VW lassen sich die insgesamt sieben Funktionen über einen Schalter im Blinkerhebel abrufen.

RENAULT 19 TD

Ein neuer Dieselmotor der Régie Renault debütiert im Renault 19. Aus knapp 1,9 Liter Hubraum erweckt der Selbstzünder ausreichend muntere 47 kW (64 PS) und geht dabei erfreulich leise zu Werke. Laut Renault soll er 161 km/h erreichen, was angesichts des günstigen c_W-Wertes der Renault 19-Karosse durchaus im Bereich des Möglichen liegt.

Die Fahrleistungen des munteren Diesel stehen somit kaum hinter denen der TR-Benziner zurück und machen den jüngsten Franzosen-Diesel zu einer echten Alternative für Kat-Muffel.

Die Ausstattung des TD entspricht der des Basismodells TR Kat mit Fünfganggetriebe. Anders als die Benziner-Grundversion gelangt der TD nur als Dreitürer in die bundesdeutschen Verkaufsräume.

RENAULT 19 GTD

Der GTD wartet mit der Ausstattung des GTS auf. Da sein Dieselmotor die Vorderräder stärker belastet als der Benziner, kann der Kunde, der sein Bodybuilding-Programm lieber außerhalb des Autos absolviert, die Servolenkung als Extra bestellen. Auch die Klimaanlage im G-Modell bleibt vorerst ein Privileg der Rudolf-Diesel-Fan-Gemeinde.

RENAULT 19 TDE

Als Ausgleich zum nur dreitürig lieferbaren TD bietet Renault das Spitzenmodell der Selbstzünder-Riege ausschließlich mit fünf Türen an. Die Ausstattung rangiert auf dem TXE-Niveau.

Ausnahmen: Ein Antiblockier-Bremssystem gibt es nicht für die Diesel-Versionen. Dafür bietet Renault, ebenso wie für den 19 GTD, auch beim TDE eine Klimaanlage an.

RENAULT 19 16V

Der 90 PS-Motor wird hier – der aufmerksame Leser hat es längst gemerkt – stets „die momentane Spitzenmotorisierung" genannt. Der Grund für das einschränkende „momentan" ist das Sportmodell des Renault 19. Dieses wird auf der IAA im September 1989 vorgestellt und gelangt dann frühestens im November ins Renault 19-Programm.

Ein 1763 cm^3 großer Sechzehnventiler wird aus ebenfalls vier Zylindern Kat-gereinigte 95 kW (129 PS) schöpfen; vermutlich wird er sowohl in einer drei- als auch in einer fünftürigen Karosserie mit dem entsprechenden Spoiler-Flair arbeiten. Über den Namen des Sportlers schweigt sich Renault im Moment noch aus. Zur Diskussion stehen Sport 16V, 19 S oder – für Renault-Sportmodelle traditionell – Alpine. □

Fotos: gad, Richter, mot-Archiv

SCHWIERIGE ZEITEN

Die ersten Renault tauchten 1906 in Deutschland auf (oben). Der Renault der 60er und 70er Jahre war der R 16 (links).

Verbürgt ist, daß Louis, einer der drei Brüder Renault und Konstrukteur, sein erstes Fahrzeug am Heiligen Abend des Jahres 1898 vorstellte.

Gemutmaßt wird, daß schon von 1906 bis 1912 in Berlin Renault-Taxis gefahren sein müssen. 1913 soll es in der deutschen Hauptstadt eine Renault-Vertretung gegeben haben.

Aktenkundig ist, daß im November 1927 in Frankfurt/Main die Deutsche Renault Automobil-Gesellschaft gegründet wurde. Sie zog später nach Kehl am Rhein, dann nach Berlin.

Während des Zweiten Weltkriegs baute Renault für die deutsche Wehrmacht Lkw – und „büßte" dies nach dem Kriege mit Verstaatlichung.

In Deutschland wird Renault 1949 wieder aktiv, zunächst in Baden-Baden, der französischen Besatzungszone, 1954 zieht die Vertretung nach Köln um. Sie handelt mit Autos und Grundstücken. Dem wird 1959 Rechnung getragen. Die Deutsche Renault teilt sich in eine Vermögensverwaltungs-Gesellschaft in Köln und die Deutsche Renault Automobilgesellschaft in Brühl, auf halbem Wege zwischen Köln und Bonn. Dort entsteht 1960 die deutsche Hauptverwaltung.

1971 werden beide Gesellschaften wieder zur Deutschen Renault AG zusammengefügt. Die Marke Renault ist in einschlägigen Verzeichnissen weiterhin nicht unter R, sondern unter D zu finden.

Gesichertes Wissen, welche Modelle in Deutschland verkauft wurden, liegt nur für die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg vor. Ab 1949 war es der 4 CV (4 Zylinder, 4 PS, 4 Türen). Er war schon im Krieg entwickelt worden. Professor Ferdinand Porsche, nach dem Krieg in französischer Gefangenschaft, soll von der französischen Regierung gebeten worden sein, eine Meinung zum 4 CV abzugeben. Ob er sie gegeben hat, ist nicht verbürgt.

Ein Hit wurde das kleine heckgetriebene Auto in Deutschland nicht. Der dann 1956 angebotene Dauphine, ebenfalls mit Heckmotor, aber nun schon 30 PS stark, brachte es diesseits des Rheins bis 1968 auf über 120 000 Zulassungen.

RENAULT-DEUTSCHLAND IN ZAHLEN

	Mitarbeiter	Händler	Zulassungen	Marktanteil in %
1960	634	737	29 930	3,1
1966	942	1 074	54 960	3,7
1971	1 810	1 543	151 985	7,1
1975	1 672	1 525	120 050	5,7
1980	1 445	1 687	114 120	4,7
1981	1 087	1 662	100 785	4,3
1982	853	1 653	83 930	3,9
1983	724	1 566	89 670	3,7
1984	722	1 511	85 400	3,6
1985	706	1 411	76 963	3,2
1986	692	1 317	87 961	3,1
1987	688	1 297	86 424	3,0
1988*	719	1 280	73 535	2,8

*Januar bis November 1988

Der große Wurf gelang Renault 1961 mit dem Renault 4, der bis 1988 im Programm blieb (siehe die R 4-Geschichte auf Seite 78). Auch der R 5, schon seit 1972 im Angebot, entpuppte sich als Verkaufsrenner.

Mit zahlreichen anderen Modellen kam Renault in Deutschland jedoch nicht recht an. Weder ein R 6 oder R 8 noch ein R 10, R 12 oder R 14 brachten den Franzosen in Deutschland ausreichend Anerkennung und Gewinn. Dafür kam aber der R 16 zu Ansehen und glänzte mit befriedigenden Zulassungszahlen.

Die ab Mitte der 70er Jahre eher unglückliche Modellpolitik ließ den Anteil Renaults am deutschen Automobilmarkt schließlich sinken. Von stolzen 7,1 Prozent des Jahres 1971 blieben 1988 nur 2,8 Prozent übrig. Die Zulassungszahlen gingen um mehr als die Hälfte zurück.

Heute ist das Rückgrat des Unternehmens, die Händlerschaft, größerer Nachfrage gewachsen. Die Hoffnungen ruhen

RENAULT-DEUTSCHLAND IM RÜCKBLICK

auf dem neuen Renault 19. Espace wie Renault 21 sind gut eingeführt.

Renault gehört zu den Automobilfirmen, die die Bundesrepublik in Gebiete eingeteilt haben. In Brühl, Hannover, Frankfurt am Main, Stuttgart und München arbeiten Gebietsdirektionen. Die Gebiete sind wiederum in Zonen untergliedert. Was der Händler nicht selbst entscheiden kann, kommt auf die Tische der Regionalvertreter.

Die Gebietsdirektoren schulen die Händler auch. Zu zentralen Kundendienst-Schulungen lädt die Hauptverwaltung nach Brühl ein.

Die Autos stehen in der Regel nicht schon fertig auf Halde, sondern werden nach den Wünschen der deutschen Kunden in den französischen Werken hergestellt. Die Händler geben ihre Bestellungen über Computer nach Brühl durch. Von dort werden sie sofort nach Frankreich weitergeleitet. Bis vier Wochen vor dem Liefertermin müssen das Modell und die Motorisierung bestellt werden. Bis drei Wochen vor Auslieferung kann sich

Mit dem Dauphine fuhr Renault in die 60er Jahre (oben). Der Renault 5 startete 1972 (links). Open end.

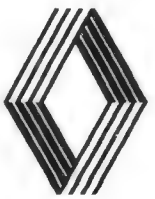
Von den Initialen zur Raute: DAS MARKENZEICHEN

1900
Verschlungene Initialen der Gebrüder Renault

1906
Frontansicht eines Autos, von einem Zahnkranz umgeben

1923
Die bugförmige Motorhaube, in einem Kreis symbolisiert

1925
Die symbolisierte Bughaube wandert in einen Rhombus (Raute)



seit 1972
...steht nur noch die Raute für die Marke Renault

RENAULT-MODELLE IN DEUTSCHLAND

Gesamtzulassungen verschiedener Modellreihen

Jahr	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88
4 CV	6 650																													
Dauphine				124 680																										
R 4																859 358														
R 5																					404 676									
R 6													116 065																	
R 8							73 574																							
R 9																									83 445					
R 10								56 311																						
R 11																										11 576				
R 12													131 805																	
R 14																				87 073										
R 16												247 510																		
R 20																					57 511									
R 21																												45 917		
R 25																										27 920				
R 30																				17 670										
Fuego																							24 022							
Espace																											5 318			

der Kunde noch entscheiden, ob er eine Servolenkung haben möchte oder nicht. Wenn überhaupt im Angebot, kann er auch noch ein ABS ordern. Polsterfarbe und Lackierung können bis zwei Wochen vor Auslieferung geändert werden.

Für eilige Kundenwünsche hält die Renault-Händlerschaft eine Tauschbörse bereit. Der Händler gibt die Wünsche des Kunden in einen Computer ein. Auf dem Bildschirm sieht er, welcher deutsche Händler dieses Modell in der gewünschten Variante vorrätig hat.

Die Autos kommen per Lkw aus Frankreich in zwei Auslieferungslager nach Überherrn im Saarland und nach Zülpich nahe der belgischen Grenze. Von dort werden die Händler direkt beliefert. Die Ersatzteile wandern zunächst ins Ersatzteillager nach Brühl und von dort ebenfalls per Lkw zu den Händlern. Eilige Bestellungen sind in weniger als 24 Stunden in der Werkstatt. Aber sicher nicht am Heiligen Abend. *Klaus Zwingenberger*

Fotos: mot-Archiv

Kléber. Damit Sie den Kontakt nicht verlieren.

Daß ein moderner Autoreifen besonders langlebig, komfortabel und laufruhig ist, setzen wir voraus. So richten wir unser Augenmerk vielmehr auf Extremsituationen, in denen Kléber-Reifen beweisen, was wirklich in ihnen steckt: bei nasser Fahrbahn, überaus kurvenreicher Strecke, hoher Dauergeschwindigkeit. Die Hochleistungsreifen von Kléber haben diese Tests souverän bestanden. Dank innovativer Technologie und hohem Qualitätsanspruch. Fragen Sie Ihren Reifenhändler nach den kontaktsicheren Reifen. Fragen Sie nach Kléber.

kléber

Ihr guter Kontakt zur Straße

INTERVIEW MIT RENAULT-DEUTSCHLAND-CHEF MÉNARD

„WIR STARTEN MIT

Von Engelbert Männer

Nach einer gewaltigen Kraftanstrengung geht es Renault wieder viel besser als Mitte der 80er Jahre. Längst schreibt die französische Staatsfirma schwarze Zahlen; die Belegschaft wurde verringert, der riesige Schuldenberg teilweise abgebaut oder vom französischen Staat abgedeckt. Der neue Renault 19 soll auch für den deutschen Markt den Durchbruch zu alter Stärke bringen. Die mot-Fragen beantwortete Luc-Alexandre Ménard, der Chef der Importzentrale in Brühl bei Köln.

Luc-Alexandre Ménard...

...ist als Sohn eines großen Renault-Händlers in Lyon von Kindesbeinen an mit dieser Marke verbunden. Der heute 46jährige Ménard studierte politische Wissenschaften, öffentliches Recht und Betriebswirtschaft und besuchte die nationale Verwaltungsschule ENA, die Kaderschmiede der französischen Beamten und Manager.

Seine berufliche Laufbahn begann am Rechnungshof. Anschließend leitete er die regionale Wirtschaftsplanung und das Generalsekretariat des Departments Aube, kehrte später zum Rechnungshof nach Paris zurück. Nach einer weiteren Station im Innenministerium trat Ménard 1981 bei Renault ein. Er war zunächst Finanzdirektor für die europäischen Filialen und schließlich Regionalleiter in Lyon. Die Deutsche Renault leitet Ménard seit Januar 1986. Er ist verheiratet und hat drei Kinder.

***Frage:** Renault-Deutschland hat 1988 die angestrebten Verkaufsziele nicht erreicht. Was steht in der Schlußbilanz?*

Luc-Alexandre Ménard: Das waren etwa 86 000 Autos.

***Aber** Sie hatten 92 000 geplant. Ist dieses Minus nur auf den verzögerten Start des Renault 19 zurückzuführen?*

Ja, denn bei den übrigen Modellen haben wir unser Jahresziel erreicht und sogar übertroffen. Speziell der Renault 5 erreichte 1988 ein neues Rekordergebnis bei den Zulassungen in Deutschland.

***Warum** wurde der Start des Renault 19 auf den 19. Januar 1989 verschoben?*

Wir wollten kein Marketing-Risiko eingehen und von Anfang an alle drei Benzinmotoren mit geregelten Katalysatoren und abgasentgiftet nach der US-Norm '83 auf den Markt bringen.

***Wie viele** Renault wollen Sie 1989 insgesamt verkaufen?*

Für den Renault 19 erwarten wir etwa 40 000 Einheiten, für das gesamte Programm etwa 99 500.

***Warum** nicht glatte 100 000?*

Wir halten auch eine sechsstellige Zahl für möglich.

***Welches** Verhältnis Drei- zu Fünftürer planen Sie beim neuen Modell?*

Nach unserer Meinung müßten es 60 bis 70 Prozent Fünftürer sein, also 30 bis 40 Prozent Dreitürer.

***Können** Sie in solchen Fragen flexibel auf die Wünsche des Marktes reagieren?*

Ja, wir sind mit unserem neuen Bestell- und Liefersystem sehr flexibel.

***Wann** beginnt die Auslieferung des Dreitürers?*

Die Produktion startet Ende Januar 1989, also können wir ab Mitte Februar auch in Deutschland liefern.

***Auf** dem Pariser Salon wurde im Oktober 1988 bereits der Renault 19 mit dem 16-Ventil-Motor gezeigt. Wann gibt es dieses Modell für deutsche Kunden?*

Diese Version werden wir Ende 1989 anbieten, mit geregeltem Katalysator.

***Steht** der stärkste Renault 19 auf der Frankfurter IAA im September 1989?*

Selbstverständlich.

***Wie** stark wird dieser 16-Ventiler?*

Wir rechnen mit 95 kW (129 PS). Die Leistung mit Kat steht fest, gegenwärtig läuft die Homologation durch den TÜV.

GUTEM GEFÜHL"

Wie soll dieses Modell heißen?
Er wird in Frankreich 16S heißen. „S" ist die Abkürzung vom französischen soupapes, gleich Ventile. In Deutschland wird er 16V heißen, V wie Ventile.

Werden Sie den sportlichen Renault 19 als Drei- und Fünftürer anbieten?
Ja, mit dem gleichen Preisunterschied, nämlich 800 Mark.

Was wird er voraussichtlich kosten?
Der endgültige Preis steht noch nicht fest. Es werden rund 27 500 Mark sein: als Dreitürer etwas unter und als Fünftürer über dieser Richtgrenze.

Es wurde bereits angekündigt, daß es den Renault 19 mit Stufenheck geben soll. Steht dieses Modell auch auf der IAA?
Diese Version ist fest geplant, läuft bereits im Versuch, wird Mitte 1989 auf den deutschen Markt kommen und selbstverständlich in Frankfurt gezeigt werden.

Warum diese Eile? Kann der Renault 19 mit Stufenheck dem größeren Renault 21 gefährlich werden?
Nein, der Unterschied ist groß genug – im Preis, in der Optik und Ausstattung.

Mit welchem Anteil an Kat-Motoren rechnen Sie beim Renault 19 für 1989?
Wir rechnen zwischen fünf und sieben Prozent für das Basismodell mit Euronorm-Motor, beim Diesel zwischen acht und zwölf Prozent. Der Rest, also mehr als vier Fünftel, hat den geregelten Kat.

Kommt ein Turbodiesel?
Wir arbeiten an der Entwicklung eines solchen Motors. Er wird später auch auf den deutschen Markt kommen und höhere Ansprüche als der bereits angebotene Saugmotor-Diesel erfüllen.

Wie sieht es mit einer Wiederbelebung der Renault-Tradition bei Coupés aus? Kommt ein Nachfolger zum Fuego?
Es ist kein Geheimnis, daß wir die Palette in verschiedenen Richtungen weiterentwickeln werden. Wir denken auch an ein Coupé oder an ein Cabrio.

Wie könnte die Rangfolge der Benzinmotoren für Deutschland aussehen?
Wir rechnen damit, daß sich 1989 die 1,8 Liter-Kat-Version mit 54 kW (73 PS) zu etwa 40 Prozent verkauft. Dann folgen das Grundmodell mit dem Kat-Motor (43 kW/59 PS) und der stärkere 1,8 Liter-Kat-Motor (66 kW/90 PS) zu je 20 Prozent. Der Rest entfällt auf den neuen 1,9 Liter-Diesel mit 47 kW (64 PS) und auf das schadstoffarme Basismodell.

Wenn der deutsche Markt eine klare Tendenz zu stärkeren Motoren zeigt, ähnlich wie bei der Konkurrenz, können Sie dann in kurzer Zeit umplanen?
Ja, weil wir 1987 ein neues Bestell- und Liefersystem eingeführt haben. Vier Wochen vor der Produktion legt der Händler die Einzelheiten zum gewünschten Modell fest. Er kann dabei noch über alle Ausstattungsmerkmale und Motoren frei entscheiden und sich somit kurzfristig der Nachfrage anpassen – oder auch Änderungswünsche vom Käufer berücksichtigen. Zwei Wochen vorher sind noch Änderungen zum Beispiel bei den Rädern oder Polsterungen oder bei der Lackierung möglich.

Welche Extras gibt es?
In erster Linie ein „richtiges" ABS-System, und zwar in Verbindung mit dem 1,8 Liter-Benzinmotor (66 kW/90 PS). Das ABS kostet 2 500 Mark.

Warum nur diese Kombination?
Weil wir gegenwärtig noch Engpässe in der Produktion haben, die jedoch in Zusammenarbeit mit unserem Zulieferer Bendix 1989 gelöst werden. Außerdem ist eine Klimaanlage im Angebot, Mehrpreis 2 250 Mark. Und für den Fahrersitz gibt es ein Komfortpaket mit Lordosenstütze und Sitzhöhenverstellung.

Können Sie sich vorstellen, daß jeder vierte Renault 19 mit ABS verkauft wird?
Für die 90 PS-Motorisierung wünschen wir uns deutlich über 50 Prozent.

Wie sieht es mit Automatik aus?
Die Produktion einer elektronisch gesteuerten Dreistufen-Automatik von Renault beginnt Anfang 1989. Diese Option gibt es zusammen mit der Servolenkung für die 73 PS-Modelle, der Mehrpreis beträgt etwa 2 000 Mark.

Mit welchen Gefühlen starten Sie den Verkauf des Renault 19? Hat der spätere Serienstart der Qualität genützt?
Wir haben das neue Auto im Oktober 1988 den deutschen Händlern vorgestellt. Die Reaktion war mehr als positiv. Wir starten mit gutem Gefühl, besonders bei der Solidität, Qualität und Verarbeitung.

Wie groß ist Ihr Händlernetz?
Wir haben gegenwärtig 504 Händler und weitere 775 Renault-Service-Betriebe im Bundesgebiet und in West-Berlin. Zahlenmäßig ist unser Netz zwar kleiner als früher, aber die Verkaufsquote pro Händler viel größer (Ziel: etwa 200 als Jahresverkauf pro Händlerbetrieb).

Renault ist zum Teil in Großstädten relativ schwach vertreten. Werden Sie weitere Werksniederlassungen aufbauen?
Nein, unsere vier Niederlassungen in Berlin, Frankfurt, Köln und München bleiben bestehen. In anderen Fällen, zum Beispiel auch in Stuttgart, geht es darum, die vorhandenen Händler zu stärken oder – sofern nötig – neue aufzubauen.

Können Sie den Gesamtverkauf 1989 nach Modellreihen aufschlüsseln?
Es gibt keinen Renault 4 für Deutschland mehr. Für den Renault 5 rechnen wir mit 29 000 Zulassungen, beim Rapid mit 7 000. Die Renault 21-Modelle sollen auf 14 000 kommen, die Renault 25- und Espace-Palette auf 8 000. Aber der Spitzenreiter soll natürlich der Renault 19 mit 40 000 Einheiten sein.

Renault war der größte Importeur in Deutschland. Inzwischen lag Ihre Marke für die Monate Januar bis einschließlich Oktober 1988 an fünfter Stelle hinter Fiat/Lancia, Toyota, Mazda und Nissan. Kommen Sie wieder an die Spitze?
Richtig ist, daß wir damals auf dem vierten Platz vor Nissan lagen, denn wir dürfen die Espace-Modelle nicht vergessen. Unser Ziel für 1992 ist es, wieder die Nummer eins zu werden. Mit neuen Modellen natürlich.

Ihre langfristigen Planungen reichen über die Zahl 100 000 pro Jahr hinaus?
Unter normalen Bedingungen ja. □

Foto: mot-Archiv

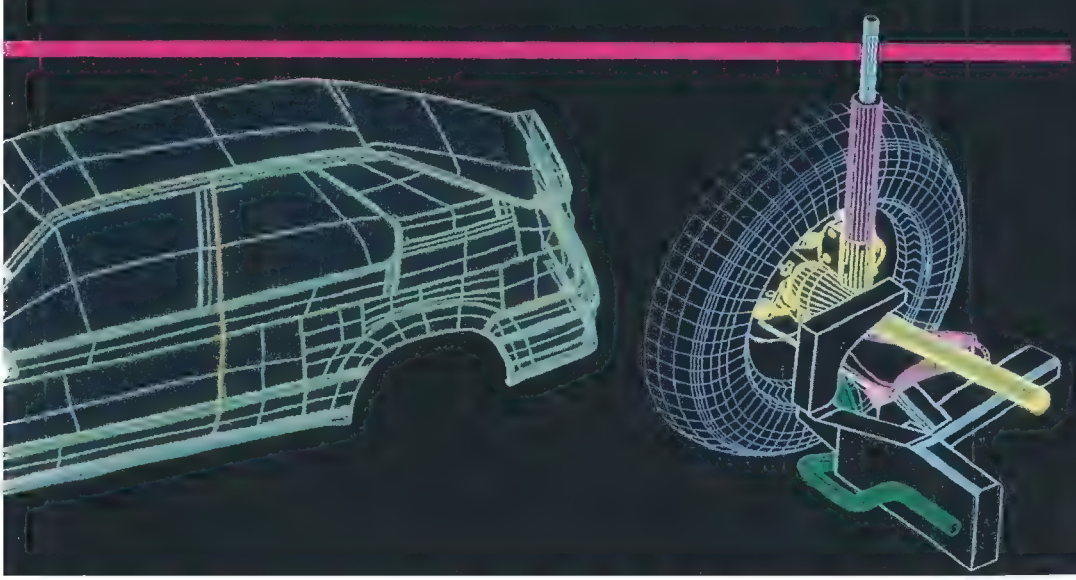
IN 42 MONATEN ZUR

DESIGN – ENTWICKLUNG – PRODUKTION

Von Klaus-Ulrich Blumenstock

Der neue Geist von Renault: Er wurde vom neuformierten Management aus der Taufe gehoben, er soll Renault aus der Krise und zu dauerhaft schwarzen Zahlen führen, und er wird allenthalben beschworen, wo immer man sich im Dunstkreis des französischen Staatskonzerns bewegt. Frage deshalb an Jacques Cheinisse, Chef der Produktentwicklung bei Renault: Läßt sich denn der neue Geist beim jüngsten Sproß des Hauses, dem Renault 19, möglicherweise in neuen tech-

SERIE



Die Computer-Simulation hat mit dem Renault 19-Projekt einen einstweiligen Höhepunkt erreicht. Karosserie und Einzelkomponenten werden am Bildschirm entworfen, bevor sie als Versuchsträger gebaut werden.

DESIGN – ENTWICKLUNG – PRODUKTION

nischen Features dingfest machen? Die Antwort fällt Monsieur Cheinisse nicht ganz leicht. „Es ist eher eine neue Art, Probleme anzupacken. Beim Renault 19 wollten wir zunächst kein technisches Risiko eingehen, wir wollten bei uns Techniken in den industriellen Prozeß einführen, die schon erprobt sind. Und schließlich galt der absolute Vorrang der Qualität und der Zuverlässigkeit, um ein möglichst hohes Leistungsniveau in dieser Auto-Kategorie zu erreichen."

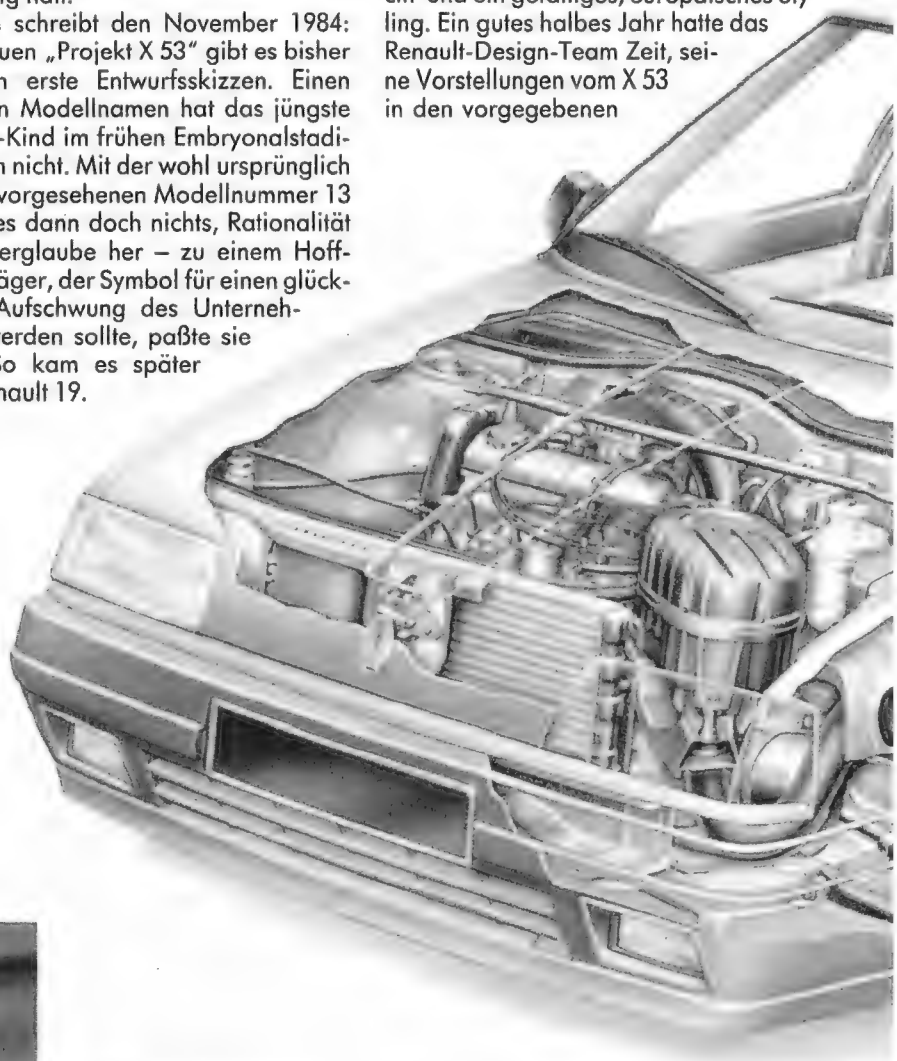
Es sind also nicht unbedingt technische Highlights, die den Renault-Technikern die Wangen röteten. Vielmehr waren es urdeutsche (oder sollte man besser sagen ur-japanische?) Vorgaben eines gleichbleibend hohen Qualitätsniveaus und einer gesteigerten Produktivität. „Der Renault 19", räumt Jacques Cheinisse unumwunden ein, „ist sicherlich ein Auto, das weniger technische Neuerungen in sich birgt als ein Renault 25 bei seinem Erscheinen."

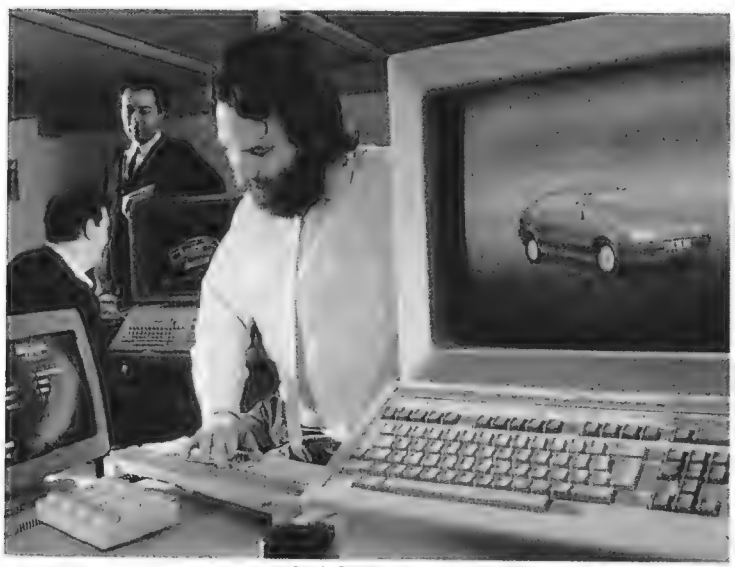
Dennoch: Im Verlauf seiner Entwicklungs gab es schon eine Reihe rekordverdächtiger Eckdaten. So wurde mit einem Entwicklungs- und Investitionsaufwand von insgesamt 5,8 Milliarden Franc ein Kraftakt gewagt, wie er in der Firmengeschichte bisher einmalig ist. Das war aber auch nötig, trifft der Renault 19 in der umkämpften Klasse der Brot-und-Butter-Autos doch auf Konkurrenten mit so klangvollen Namen wie VW Golf, Opel Kadett, Fiat Tipo oder Toyota Corolla.

Einsamer Rekord für einen Renault ist auch die Entwicklungszeit von insgesamt nur 42 Monaten. Damit sollte nicht bloß der „neue Geist" unter Beweis gestellt werden, das Projekt wurde auch ein Lehrstück dafür, daß man so schnell sein kann wie die Fernost-Konkurrenz – selbst dann, wenn man bei Renault derzeit japanisch-kurze Modellzyklen nicht für richtig hält.

Man schreibt den November 1984: Vom neuen „Projekt X 53" gibt es bisher lediglich erste Entwurfsskizzen. Einen richtigen Modellnamen hat das jüngste Renault-Kind im frühen Embryonalstadium noch nicht. Mit der wohl ursprünglich einmal vorgesehenen Modellnummer 13 wurde es dann doch nichts, Rationalität hin, Aberglaube her – zu einem Hoffnungsträger, der Symbol für einen glücklichen Aufschwung des Unternehmens werden sollte, paßte sie nicht. So kam es später zum Renault 19.

In einem Lastenheft wird in diesen Tagen all das zusammengetragen, was den Charakter des Renault 19 ausmachen soll: eine Schrägheck-Limousine in der „Golf-Klasse" (Franzosen nennen das die M 1-Kategorie) als Drei- und Fünftürer, reichliches Platzangebot, konkurrenzfähiges Preis/Leistungs-Verhältnis, Motorenpalette zwischen 1100 und 2000 cm^3 und ein gefälliges, europäisches Styling. Ein gutes halbes Jahr hatte das Renault-Design-Team Zeit, seine Vorstellungen vom X 53 in den vorgegebenen





Zeichenstift und Rechenschieber werden allmählich vom Computer abgelöst (oben), aber den realen Eindruck durch ein 1:5-Modell (rechts) kann er nicht ersetzen.

Rahmen einzupassen. Dutzende von Entwürfen, Zeichnungen, Detailskizzen und Modellanfertigungen gingen ins Land. Sogar die Dienste von Meister Giugiaro wurden zur äußeren Formgebung bemüht. Das Design, von vielen als nicht besonders aufregende Synthese aus Opel Kadett und Peugeot 309 apostrophiert, wurde schließlich betriebsfremden Testpersonen zur Beurteilung vorgestellt. Damit wollte man sich die Akzeptanz einer breiten Bevölkerung sichern, was ja bei einem Massen-Auto, wie es der Renault 19 werden soll, lebenswichtig ist. Solche Ergebnisse flossen natürlich in den letzten Feinschliff mit ein, bevor der damalige Renault-Präsident Georges Besse bereits im Juli 1985 die endgültige Außenform absegnete, jener Georges Besse, der am 17. November 1986 das tragische Opfer eines Terroranschlags wurde.

Die äußere Form des Neulings läßt mit einem c_W-Wert von 0,30 jedenfalls deutlich den Feinschliff der Aerodynamiker im Windkanal von St. Cyr erkennen. Gute Aerodynamik war bereits eine der Forderungen im Lastenheft – im Sinne des Geräuschkomforts und der Verbrauchsoptimierung.

Fortschreitend, gewissermaßen von außen nach innen, wurde im Verlauf der Entwicklung um den Jahreswechsel 1985/86 das Design der Armaturen festgelegt. Weitere fünf Monate später stand fest, wie der Innenraum des neuen Renault aussehen sollte.

Schon sehr frühzeitig lief parallel zur Entwurfsphase die Arbeit der Konstruktions- und Fertigungsspezialisten an. Mit dem Projekt X 53 sollte exemplarisch eine verbesserte Teamarbeit eingeübt werden. An der Spitze des Techniker-Teams wurde eine Projektgruppe installiert, die die Koordination der Bemühungen und die industrielle Umsetzung im Auge zu behalten hatte. Beispiel für den Erfolg solcher Anstrengungen: Schon im Planungsstadium ließ sich vieles vereinfachen. Im Vergleich zum Vorgängermodell Renault 11 hat sich die Zahl der Bauteile und der Schweißarbeiten um 15 bis 20 Prozent verringert. Zweites Beispiel: An Wartungs- und Montagefreundlichkeit hat die gesamte Mechanik des Vorderwagens gewonnen, weil Antriebseinheit und untere Radaufhängung auf

Erfolgsrezept aus dem Baukasten: Quermotor und Frontantrieb nach Renault 21-Muster, bekannte Verbundlenker-Hinterachse mit vier Torsionsfederstäben.

Links: Aus einem Polystyrol-Block wird die 1:1-Form herausgefräst. Begutachtung (rechts): Drei Jahre vor Produktionsbeginn liegt die endgültige Form des X 53 fest.

einem Hilfsrahmen montiert werden und anschließend von unten in die Karosserie eingefahren werden können.

Ein weiterer Mosaikstein bei der Beschleunigung der Konstruktionsphase war die frühzeitige Beteiligung der Zulieferfirmen – eine von Renault bisher kaum praktizierte Übung. Die Erfahrungen mit Kooperation in dieser Form waren durchweg positiv. Mit dem frühzeitigen In-die-Verantwortung-nehmen von Zulieferern und Ausrüstern wurde dort nicht nur eine höhere Motivation erreicht, sondern durch gegenseitige Anregung kamen unter dem Strich auch Lösungen und Produkte von höherer Qualität heraus, wie die Renault-Leute schwärmen.

Mit dem Renault 19 hat sich die Modellentwicklung deutlich verändert, versichert Jacques Cheinisse. „Vor allem die einzelnen Phasen haben sich verschoben, die eigentliche Konstruktion ging schneller. Dafür war die Phase der Vorserien und der Produktionsvorbereitung länger." Dies geht auch auf das Konto computer-unterstützter Konstruktion (CAD), in den Techniker-Etagen der Autokonzerne weltweit längst kein Fremdwort mehr. Mit dem Modell 19 wurde sie bei Renault so weit getrieben wie nie zuvor. Ohne materielle Zwischenstufen wurden gleich per Computer viele Bauelemente in Form und Festigkeit optimiert, bevor man sie in die Prototypen einbaute. Ergebnis: Werden die Computerdaten schon zur Produktion herangezogen (CAM), lassen sich gleich Prototypen

Dezember 1985

Das Design des Armaturenbretts wird beschlossen.

April 1986

Das Innenraum-Design wird festgelegt. Bereits jetzt finden erste Gespräche mit Zulieferern statt, die sich am X 53-Projekt beteiligen sollen.

Juni 1986

Die ersten Tiefziehwerkzeuge für das neue Auto werden in Betrieb genommen.

September 1986

Die ersten Prototypen sind fahrbereit. Beginn von Dauertests, Windkanalversuchen und Abstimmungsarbeiten auf dem Prüfstand.

April 1987

Bau der ersten Vorserie. Die Arbeit der Fertigungsspezialisten und der Qualitätskontrolleure tritt in die entscheidende Phase.

Oben: Studien im Windkanal von St. Cyr. Rechts: Fortschritt im Produktionswerk Douai; Laserstrahlen kontrollieren laufend festgelegte Bezugspunkte.

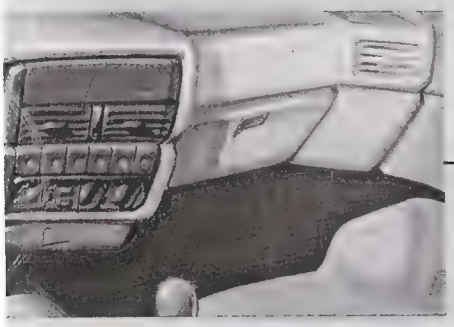
MONATE-COUNTDOWN

November 1984

Start des Projekts X 53. Ein Lastenheft wird definiert. Designer und Stylisten werden mit Entwürfen beauftragt.

Juli 1985

Nach Hunderten von Entwürfen und Modellen wird das Außendesign des Renault 19 festgelegt.



bauen, die von Anfang an den Spezifikationen des Lastenhefts entsprechen. 22 Monate nach dem „ersten Spatenstich" konnten so die ersten fahrbereiten X 53-Prototypen auf Prüfstände und Teststrekken geschickt werden.

Weil „Qualität" die Hauptüberschrift über dem X 53-Projekt sein sollte, wurden bereits im Vorfeld von eigens gebildeten Teams und mit Hilfe der Erfahrungen von befragten Renault 11-Kunden einzelne Fahrzeugfunktionen festgelegt, denen das besondere Augenmerk gelten sollte. Zunächst mußten sich aber Komponenten wie Motor, Getriebe, Achsaufhängung, Federung und Karosserie auf verschiedenen Prüfständen bewähren. Beispiel: 750 Stunden lang wurden die „Herztöne" eines X 53-Motors unter endlosen Last- und Drehzahlwechseln abgehört und aufgezeichnet. Zweites Beispiel: In zahllosen Tests mußten die Schaltgetriebe Haltbarkeit und Verschleißverhalten unter Beweis stellen. Ein Testzyklus simuliert dabei bis zu 15 000 km, bei dem 20 000 Schaltungen durch alle Gänge durchgeführt werden.

In den nächsten sieben Monaten kommen auf die X 53-Prototypen harte Zeiten der Bewährung zu. In Klimakammern müssen sie Temperatursprünge zwischen –20 °C und +40 °C klaglos überstehen, ebenso Unterdrücke und künstliche Wolkenbrüche. Weil Renault mit einer gründlichen Rostvorsorge einschließlich Kataphorese-Bad langlebige Rost-Erinnerungen endgültig verscheuchen will, mußten die Prototypen eingehende Korrosionstests einschließlich Salznebel-Beriesselung erdulden. In den Versuchszentren Lardy und Aubevoye folgten Testfahrten auf unterschiedlichsten Marterpisten, dann Wintererprobungen in Schweden, Härtetests in Marokko und den USA. Insgesamt spulten die Renault-Testfahrer 7,5 Millionen Kilometer zur Erprobung des Neulings ab.

Drei der fünf Basismotoren wurden völlig neu entwickelt: der 1,4 Liter-„Energy"-Motor, der 1,9 Liter-Diesel und das

Juni 1987

Die Produktionsstraßen für die Karosserie werden errichtet.

Januar 1988

Die ersten Vorserien im Werk laufen an.

Mai 1988

Die ersten Renault 19 der Serienproduktion laufen im Werk Douai in der Normandie vom Band. Nach und nach kommen die anderen Produktionsstätten hinzu. Bis zum Sommer 1989 soll die gesamte Produktionskapazität von 2500 Autos pro Tag genutzt werden.

Oben: Bei den Dauertests müssen mit den Prototypen schonungslos alle möglichen Schwächen aufgedeckt werden. Das erfordert neben Ausdauer vor allem aufwendige Meßsysteme (darunter).

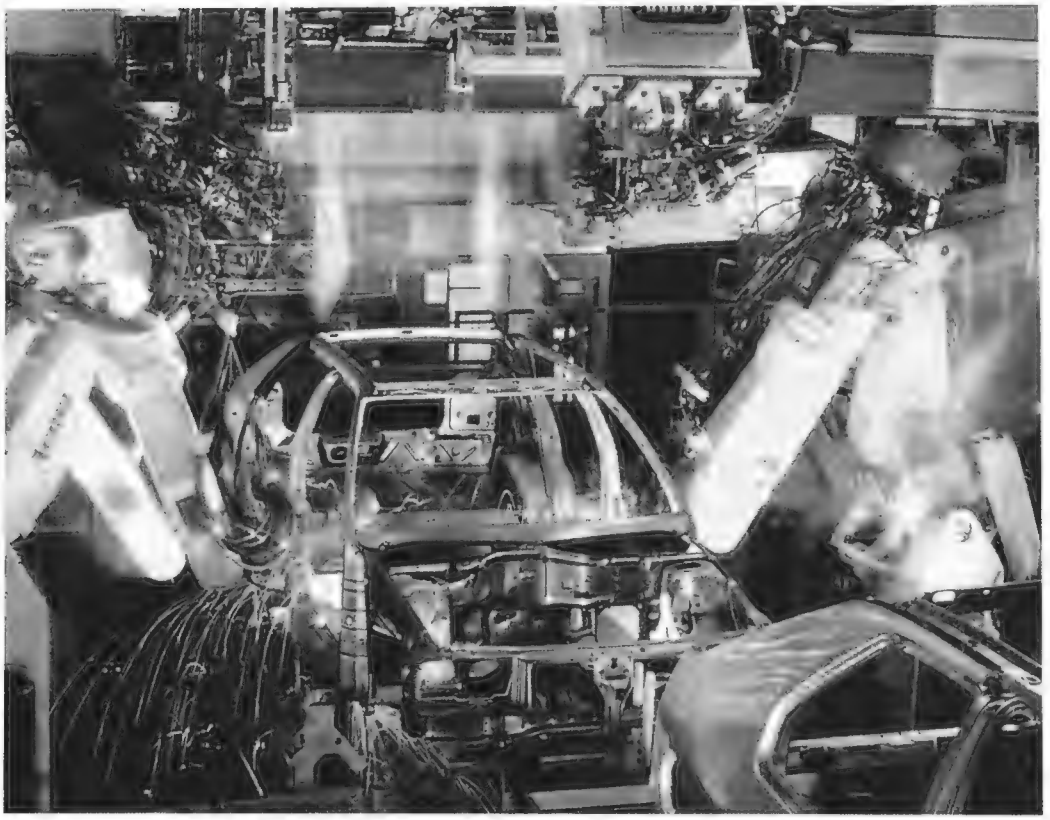
1,8 Liter-Vierventil-Aggregat, mit dem die Turbo-Protagonisten aus Paris ihre Kompetenz auch auf diesem Gebiet beweisen wollten. Leider hat man keine Kosten und Mühen gescheut, allein für Europa mit einem guten Dutzend Motorvarianten drei minimalistische Abgaskonzepte zu differenzieren, anstatt die – nach den US 83-Grenzwerten – einheitliche schweizerisch-österreichische Optimallösung – also nach den US 83-Grenzwerten – in einem mutigen Schritt für ganz Europa zu übernehmen.

April 1987: Im Renault-Werk in Douai beginnen die Vorbereitungen für den Bau der ersten Vorserie für die Spezialisten aus Entwicklung, Fertigung und Qualitätskontrolle. Parallel zur Entwicklung der vergangenen 29 Monate haben schon die Fertigungsleute die Vorberei-

DESIGN – ENTWICKLUNG – PRODUKTION

tungen für die Großserienproduktion vorangetrieben. Das ging nicht ohne erhebliche Umstrukturierung der vier vorgesehenen Produktionswerke Douai und Maubeuge in Frankreich sowie Valladolid in Spanien und Setubal in Portugal. Die neuen Zauberworte Qualität, daneben aber auch Produktivität und Automatisierung beherrschen auch hier die Bemühungen. Von den Gesamtinvestitionen für den „Dix-neuf", wie ihn die Franzosen nennen, wurden 3,2 Milliarden Franc in die technische Aufwertung der Werke gesteckt. Allein die Anzahl der Roboter im Werk Douai wurde von 110 auf 253 aufgestockt, die vorwiegend in der Blechbearbeitung „beschäftigt" sind. Von den 3403 Schweißpunkten am Renault 19 werden 98,5 Prozent von Robotern gesetzt. Damit, so sind sich die Renault-Planer sicher, ist ein wirtschaftliches Maximum erreicht. „Bei der Endmontage allerdings", weiß Cheinisse, „haben wir europäisches Top-Niveau der Automatisierung noch nicht erreicht, da ist man bei Opel oder Fiat schon ein Stück weiter."

Trotzdem will man mit guten Ideen den Produktionsablauf beschleunigen.



Stichprobenkontrolle der Karosseriefront mit Meßfühlern (oben). Vier Modellvarianten können die Roboter flexibel zusammenfügen (darunter). Automatische Armaturenmontage; die Türen wurden dazu vorher ausgebaut (unten).

Nach dem Lackieren beispielsweise werden die Türen wieder demontiert, damit die Roboter-Arbeiten im Innenraum (Montage der Armatureneinheit usw.) weitergehend möglich sind – ein für Frankreich neues Verfahren. Auch die weitere Bearbeitung der Türen wird so erleichtert. Ebenso steht die Produktionskontrolle beim Renault 19 auf einem guten Niveau. Alle Blechpreßteile werden über Meßfühler vom Computer auf Maßhaltigkeit überprüft. Im Produktionsprozeß integriert ist auch ein Laser/Kamera-System, das bei jedem Fahrzeug bis zu 40 Meßkoordinaten mit denen einer Referenz-Karosserie vergleicht.

Bei allem Qualitätsstreben konnten die Renault-Verantwortlichen natürlich auch die Steigerung der Produktionsraten nicht außer acht lassen. Waren zum Bau des Vorgängers Renault 11 noch 21 Stunden Bauzeit nötig, so ist man schon zum Anlauf der Renault 19-Produktion im Mai 1988 bei einer Rate von 18 Stunden pro Auto angelangt, und die Steigerung auf 16 Stunden ist eingeplant. Wenn dann im Sommer alle vier Werke den Gipfel ihrer gemeinsamen Tagesproduktion von 2500 Einheiten erreicht haben, sollen diese Autos den neuen Geist von Renault in die Welt hinaustragen. Das jedenfalls hoffen, mit derzeit stolzgeschwellter Brust, die Renault-Macher in der Zentrale am Seine-Ufer. □

Fotos: mot-Archiv

mot Die Autozeitschrift testet jährlich über 200 Autos aller Klassen.

Testen Sie jetzt mot im Abonnement.

mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Wir schicken Ihnen die nächsten sechs Ausgaben von mot – die andere Autozeitschrift in einem maßgeschneiderten Test-abonnement für nur zwanzig Mark – eine attraktive Überraschung inklusive. Danach entscheiden Sie, ob Sie mot weiterhin lesen wollen. Schicken Sie den Testcoupon gleich ab.

Sechs Ausgaben mot und diese LCD-Alarm-Uhr mit integrierter, starker Taschenlampe.

mot zum Vorzugspreis von DM 20,– inkl. Porto

Coupon einsenden an:

mot Leser-Service,
Postfach 111629
2000 Hamburg 11

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim mot Die Autozeitschrift Leser-Service, Postfach 111620, 2000 Hamburg 11, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

mot Testcoupon

Ich erhalte, wie vereinbart, zunächst einmal die nächsten sechs Ausgaben von mot Die Autozeitschrift inklusive der Testleserüberraschung zum Gesamtpreis von nur DM 20,–, bevor ich mich endgültig entscheide.
Eine darüber hinausgehende Abonnement-Verpflichtung besteht nicht. Wenn ich mot Die Autozeitschrift anschließend nicht weiterlesen möchte, teile ich Ihnen dies spätestens 10 Tage nach Erhalt der sechsten Ausgabe schriftlich mit. Andernfalls erhalte ich mot Die Autozeitschrift künftig frei Haus zum Vorzugspreis von DM 4,– (statt DM 4,20 pro Ausgabe) – mit dem ausdrücklichen Recht jederzeit zu kündigen.

Name

Vorname

Straße

PLZ Wohnort

Vertrauensgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim mot Die Autozeitschrift Leser-Service, Postfach 111629, 2000 Hamburg 11, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum/Unterschrift

ABSCHIED VOM RENAULT 4

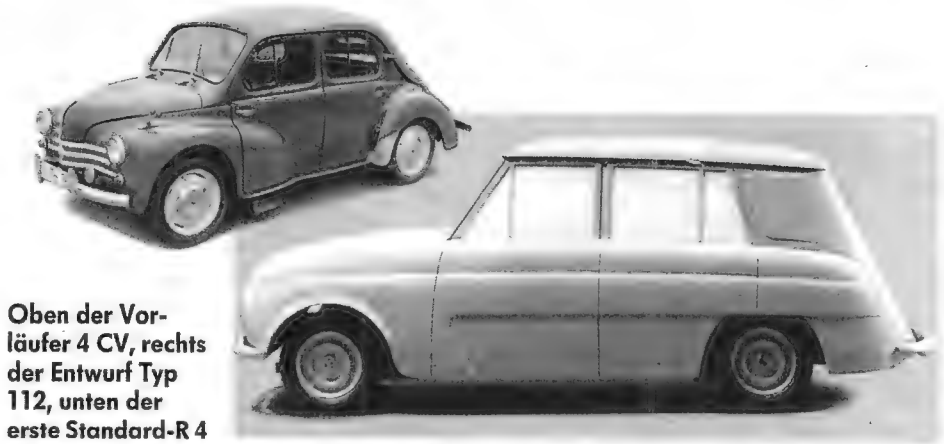
DER DAUER-SCHWIMMER

Erst kam der Renault 4 CV, gesprochen Kat-schewoh, geboren 1947: ein freundlicher Viertürer mit 750 cm³-Vierzylindermotor längs im Heck. Kein Käfer konnte so gut schleudern und doch auf der Straße bleiben.

Renault war mit dem Prinzip zufrieden. 1955 erschien über dem 4 CV der Dauphine, gefällig geformt und mit 850 cm³ gestärkt, im modernsten Werk der Welt gebaut, doch fürs ehrgeizige Ziel der Kalkulation das falsche Auto: Amerika sollte Dauphine fahren statt VW-Käfer, wollte aber nicht.

Das kostete Geld und Arbeitsplätze. Doch just im Krisenjahr 1961 präsentierte Renault das total andere Auto, intern Typ 112, in nur drei Jahren entwickelt: den Renault 4 mit Frontantrieb und Kombi-Karosse auf dem Plattformrahmen, Fahrwerk simpel mit Federstäben, Vierzylinder längs hinter der Achse – der Heckmotor nach vorn versetzt. Spartanisch war die Ausstattung wie das Aussehen.

R 4 blieb R 4 in 28 Baujahren, kein wesentliches Merkmal wurde geändert. Fast acht Millionen Käufer hat er gefunden, genau waren es 7 929 653 Wagen. Der Kombi/Transporter Fourgonette mit dem Hochdachkasten hinten, praktisch für gewerbliche und private Güterbeförderung, trug zwei Millionen bei.



Oben der Vorläufer 4 CV, rechts der Entwurf Typ 112, unten der erste Standard-R 4

Im Cockpit kaum Styling, die Sitze à la Ente, auch später nur wenig mehr Polster und Plastik, doch Blümchen künden von Umweltschutz.

Die Deutschen haben mit 11,4 Prozent die Gesamtstatistik gefördert: 900 300 Wagen. „Ich will ein vollwertiges Automobil, das auch autobahntauglich ist", hatte der damalige Renault-Chef Pierre Dreyfus befohlen. Schon zum Auftakt wurden Ausführungen für Inland und Export gestaffelt. Die französischen Steuerklassen 3 CV und 4 CV erforderten den R 3 mit 603 cm³ und den R 4 mit dem 750er-Motor vom 4 CV, von 21 auf 27 PS (16 auf 20 kW) getrimmt. Der R 4 L bekam das dritte Seitenfenster, der R 4 Super nicht mehr Leistung, dafür aber mehr Kraftreserve durch Drosselung des 850 cm³-Motors des Dauphine; das war der populäre Export-Klassiker.

Steil stiegen die Zahlen zum Höhepunkt: 336 604 Wagen wurden 1968 gebaut, zehn Jahre später noch 265 148, erst von 1984 auf 1985 sank die Jahresproduktion unter 100 000; im Schlußjahr 1988 wird mit 55 000 gerechnet – in Deutschland allerdings nur mit 1 300. Vorbei, darüber läßt sich philosophieren. Nur 9 810 Mark hat zuletzt der 850er gekostet, doch der R 4 GTL mit 1,1 Liter und 34 PS (25 kW), beliebtes Spitzenmodell seit 1978, wurde mit seinen 11 750 Mark vom billigsten Renault 5 um 260 Mark unterboten; in Komfort und Sicherheit ist der Renault 4 von vorgestern. Die Autowelt verwandelte sich, er nicht.

Unvergessen bleibt er dennoch: Für Generationen war er der erste Einstieg ins Automobil. Stets hat er sich redlich bemüht, dem Menschen sparsam zu dienen; er gehört zu den Pionieren der Wartungsfreiheit – des Allradantriebs übrigens auch, doch der R 4 Sinpar fand kaum Nachfrage.

Schön war er nie, fein war er nie, fürs Savoir-vivre à la Citroen nicht das Milieu; ein Arbeiter, kein Rallye-Sieger und kein Crashtest-Besteher (im Fall des Falles fliegt die Motorhaube auf und davon, und dünnwandig sind die Flanken), schmal innen und außen, belüftet direkt aus dem Wind der Jahreszeit auch durch Ritzen und Spalten. Die Heizung hat mit eingefrorenen Schiebescheiben zu kämpfen, das Radio mit kernigem Innenlärm, der auf seine Weise jedes Klappern bekämpft: Wer viel hört, hört nichts heraus. Die Antriebsgelenke waren ein Problem für Jahre, die Verarbeitung ließ chronisch zu wünschen übrig, der Rost ließ nicht auf sich warten.

Doch mit dem R 4 erschien die Kombi-Karosse im Privatleben, vollstopfbar ohne Verrenkungen mit sperrigem Haushalts- und Freizeitkrempel, und immer war er gut, wo es wichtig ist. Er ließ sich auf jedem Boden unbeirrt fahren und wendig lenken, nie mußten die braven Motoren sich überfordert quälen, und jede Menge Zuladung hat er brav verkraftet – sogar offiziell.

Er war kein Selbstdarsteller für Selbstdarsteller: ein nützlicher Untersatz, sonst nichts. „Sie kopieren uns in grober Form", beschwerte sich der Citroen-Generaldirektor, als der R 4 erschien. Doch kein Stück war geklaut, auch nicht die Stahlrohr-Gartenstuhlsitze (Patent schon von 1936). Renault hat einen Renault gebaut, keine Ente. *Paul Simsa*

Fotos: mot-Archiv

Neu: VARIO-Finanzierung

Flexibel bleiben
mit Zins, Laufzeit und Ablösetermin.
Anzahlung 25%. Auch bei langer Laufzeit
können Sie jederzeit zu besonders günstigen Bedingungen
umsteigen auf ein neues Renault-Modell Ihrer Wahl.

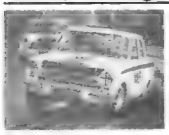
z.B. Renault 19	TR 3-türig	GTR 3-türig	GTS 3-türig	TXE 3-türig
Unverbindliche Preisempfehlung ohne Überführung	DM 15.950,-	DM 17.200,-	DM 18.600,-	DM 21.300,-
60 Monatsraten à	DM 229,65	DM 247,70	DM 267,95	DM 298,95
Effektiver Jahreszins	5,9%	5,9%	5,9%	5,9%
Anzahlung	DM 3.990,-	DM 4.300,-	DM 4.650,-	DM 5.730,-
Finanzierungssumme	DM 11.960,-	DM 12.900,-	DM 13.950,-	DM 15.570,-
Teilzahlungspreis	DM 17.769,-	DM 19.162,-	DM 20.721,-	DM 23.667,-
Finanzierungskosten	DM 1.819,-	DM 1.962,-	DM 2.121,-	DM 2.367,-

Ein Angebot der Renault Bank. Fragen Sie Ihren Renault-Händler.

RENAULT
Autos zum Leben.

Lotus

E-Teile, Fahrzeuge. T. 02202/55133 H



Mk. I Lotus Cortina, 88, Gewinner der Britischen Meisterschaft für Wagen vor '65. Einzelheiten: Aluteile, Nahtverschweißung, Quaife-Achse, 16 Punkt-Überrolleinrichtung, verstellbare Aufhängung, autom. Feuerschutz, 1600 Holbay Zwillingsnocken aus Stahl, Tranex-Getriebe, 9 Siege in 10 Rennen, tadellose Lackierung in Weiß/Grün, unfallfrei, Preis £ 22.500.-. Ebenso **1963 Lotus Cortina,** rot/gold, Lackierung in ähnlicher Ausführung wie obiges Modell. Tel. 0044/257-422660, Steven Phillips.

Maserati

Maserati-E.-Teile, direkt aus Italien, Fa. Lorenz. 06701/7145, Tx. 42882 Aulo H

Su. Maserati, auch def. 06701/7145 H

NW-Verkauf u. Service seit 12 Jahren. 225 S I, Spider I, 228, 430 u. Karif, kurzfr. lieferb. T. 06101/7041 H

Su. Maserati Bora. Tel. 09522/271

Kyalami 4.9, 1. Hd., 45000 km, wie neu; Biturbo 27000 km. T. 06101/7041 H

Biturbo Spider, Einspr., Neuwg., schw./beige, DM 94.000,-. Auto Lorenz. 06701/7145 H

Biturbo 425, 86/90, 60000 km, blaumet., NP 69.000,-, VB 37.000,- inkl. MwSt. Tel. 0221/734060

Suche Maserati Bora oder ähnl., jeder Zustand, Angebote ab 17 Uhr an Tel. 04221/41500

Matra

Verk. Murena-Teile. T. 0251/524232 H

Murena-Unfall, An- u. Verkauf, Gebr.- u. Neuteile. 07391/6950 H

Neu-/Gebrauchtteile! 02208/2090 H

Bagheera, mehrere Sätze, "Neue" Super-Marken, Breitreifen vo., 185/60x13 HR hi., 205/60x13 HR, kpl. Satz mit TÜV.-Besch., v. Priv. 590,-, sowie Bagheera ET. 0711/793275, ab 18 h

Murena 2.2 S, 2.84, VB 16.700,-. Tel. 0571/53689

Mazda

RX-7, Rallye-Mot., ca. 200 PS, 1500 km gel., kompl. m. Verg. 7000,-, Rallye-Auspuffanlg., kompl. neuw. 1500,-. Tel. 09871/544

Suche RX-7-Mot., 115 PS. 07042/21673

323 GT 1,6i, rot, 48000 km, EZ 1.86, Pr. VS. Tel. 06541/4686

Su. Teile v. RX-7, 86/87. 0511/3521939

323 4WD Turbo, 27000 km, DM 25.400,-. Tel. 08223/718, ab 18 Uhr

RX-7 S, Heckfl., Met., SSD, 4000 km, VB 36.900,-. Tel. 08223/718, ab 18 h

Achtg., Sportwagenfahrer, Somm.fzg. Mazda RX-7, weiß, m. Kli., insg. 10 Mon. zugel., 23000 km, NP 42.500,-, VK 29.500,-. 06382/524 v. 10 -12 h

RX-7 S, 4.86, 24.900,-. 0208/473522

Mazda RX-7 Turbo Toronado, EZ 10.88, 2000 km, anthrazit, Dekor, RC, 46.000,-. Tel. 06621/72289 + 76133

RX-7 Turbo, Bj. 8.88, rot, 9000 km, 205/225er, 7+8J Atiwe Felg., 4x80-Watt-Boxen, div. Extr., inkl. Werksbereifg., NP 57.000,-, VS, weg. Familienzuw. Tel. 0221/378350, ab 11 h

RX-7, Bj. 81/89, sehr gepflegt mit Zubehör, VB 8800,-. Tel. 02183/81310

Top RX-7, 136 PS, 220 km/h, 3.84, 99700 km, ATM 10000 km, div. Extr., z. B. Koni, DM 15.300,-. 05642/6900

RX-7, Bj. 4.84, TÜV neu, 70000 km, s. gepfl., Garagenfzg., m. a. Extr., 2. Wg., goldbraun-met., VB 14.950,-. Tel. 0211/275651 od. 211194

Porsche-Killer, RX-7 Turbo, silb., 5.87. Tel. 0531/18694, ab 19 Uhr

Mercedes

BRABUS 300 E, CE, TE 4matic, BRABUS 190 E 2.6, 190 E 3.6, in verschiedenen Farben und Ausstattungen, auf Wunsch auch mit Motortuning, sof. lieferbar. **BRABUS**-Info: 02041/9909-0 H

600, 600 PULLMAN. 07071/44266

300 E – 300 TE
1985–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Telex 411766 · Fax 069/419239

Einer der Schönsten, 280 SE 3,5 Coupé, 71, generalübh. für DM 56.000,- bei DB, silbergrau-met., Led. schw., ESSD, el. FH, Klima, Wurzelnuß, LM, RC-Stereo, el. Ant., Col., Spiegel rechts, Motor verchromt, TÜV, Wertgutachten DM 65.000,- Chiffre MK03/229123

Einer der Wertvollsten, 280 SL Pagode, Typ 113, 71, silbergrau, Volleder schw., 5-Gg., Col., RC/Stereo, autom. Ant., Hardtop, heizb. Heckscheibe, erst 800 km, Motor u. Nebenaggregate verchromt, TÜV, Wertgutachten DM 125.000,-. Chiffre MK03/229130

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT **Mercedes** UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

MERC.-BARANKAUF, ab '85. 02234/77231 H

Automatikgetriebe, Reparatur, AT gebr. Tel. 06021/51318 H

Merc. neu! Vorführwagen, Jahreswg., a. Mod., reelle Preise, gr. Auswahl, auch f. Exp., Autohaus, Mercedes-Jahreswagenvermittlung. 07222/23619/21352 H

300 E-Mot. z. vk. 06021/51318 H

Wir suchen gepflegte DB, 190 E, 230 E, 300 E, SL u. SEC. Autohaus Friedmann. Tel. 07472/1311 + 1306, Tlx. 767932, Telefax 07472/25511 H

Mercedes-Jahreswagen-Auswahl. Günstige Preise, alle Modelle mögl. Fa. Hahn, Autohaus, 07151/54666 H

Suche SL od. 600er. 06345/7368

Benz-Bestseller
sofort in Großauswahl: 190 E, 190 E 2.6, 190 D, 190 D 2.5, 230 E, 250 D, 260 E, 300 E, 300 SE, 560 SEL, 300 CE, 560 SEL – alle 9-15 Monate jung, alle mit gehobener Ausstattung, alle zu attraktiven Preisen.
Kazenmaier
AutoMarkt
7500 Karlsruhe 1, Stuttgarter Str. 27
Telefon (0721) 3 72 82 00

280 SL, 80, 27.900,-. 040/8320544

260 E, schw.-met., Extr., 11500 km, 12.85, Langstr., scheckh.-gepfl., TÜV 90, VB 32.600,-. Tel. 05692/4158

Bevor Sie Ihren Mercedes oder Porsche in Zahlung geben oder verkaufen, rufen Sie uns bitte an. Barzahlung, Selbstabholung. In unserer Ausstellungshalle finden Sie ständig ca. 80 gepflegte Fahrzeuge.
PORSCHE Mercedes
AUTOHAUS WEGNER GmbH
hablamos espanol Kölner Str. 151, 5010 Bergheim bei Köln
we speak english Tel. 02271/62422 oder 62434, Telex 833692

450 SEL 6.9, 1. Hd., 4.77, s. gepfl., DM 18.900,- inkl. 0201/675273

Su. unfallbeschäd. DB + Porsche, a. Totalsch. Telefon 089/606700, Fax 089/6096985 H

Japanischer Importeur für Daimler Benz, BMW, Porsche u. Ferrari sucht Händlerkontakte in der BRD. Angebote an: Lobel Consulting, Telefax 069/425078; Telex 411766 H

Achtg., wir such. wg. Neueröffng. gepfl. DB ab '83 bis 70000 km. Eberle Automobile. 06251/54463, Fax 57768 H

Bitte beachten Sie!
Zuschriften an Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte an folgende Adresse:
Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG
Postfach 106036
D-7000 Stuttgart 10

Kaufe alle Mercedes, auch mit hoher Laufleistung und Unfallschäden. Zahle über Liste sofort bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** Tel. 0211/211811 und 721119 H

230 E, JW, bl.schw.-met., Extr., ab 2.89, Pr. VS. Tel. 07432/8214

190 SL, 60, 19.800,- DM. 06523/241

Suche
MERCEDES
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

190 E 2.3, JW, EZ 2.88, 16000 km, bl.schw.-met., s.v. Extr., LM (205/55), tiefer, 39.400,- VB. 07158/62332

380 SEL, 6.85, a. Extr., Tel. B2, NP ca. 130.000,-, jetzt DM 49.950,- inkl. MwSt. Tel. 07551/4952

300 SE, Bj. 7.86, 54000 km, div. Extr., 47.000,-, inkl. MwSt. 07544/2272

„TOP" PKW+LKW
Mercedes Motoren
generalüberholt auf Tausch
5063 Overath 02206 / 2093
MOTORENWERKE DIESEL FEUER
Der Spezialist für alle MERCEDES Motoren

280 SL, met., 2 Dä., 25 Extr., LM 8", EZ 2.76, 26.000,-. 06321/31423/5647

MERCEDES-GEBRAUCHTTEILE!
Für alle neuen Typen. Tel. 089/9037026. Wir suchen DB-Unfälle/Totalschäden H

Suche 300 SL Flügel zum realistischen Preis. Chiffre MK02/247276

300 E, JW, WA, EZ 1.88, 10000 km, blauschw.-met., 5-Gg., SSHD, el. FH, ABS, Kat., WDG., 46.800,-. 07456/6129

Leistungssteigerung bis zu 14 PS durch BRABUS-Sportauspuff-Anlagen
für Mercedes-Benz W 201, W 124, T-Modell, W 126, W 126 C, W 123, mit zwei großen verchromten Endrohren.
BRABUS Info: 02041/9909-0*

NEUE BREMSSCHEIBEN, DB 116 v. 60,-, 123 v. 38,-, 201 v. 38,-, 126 v. 80,-, alle h. 38,-, verk.: 02631/53018 H

SUCHE
500 SE, SEL oder SEC, zahle bar, hole sofort ab! Tel. 02101/32333

190E 16V, 87, 310 PS. 09241/5055

380 SE, Mod. 84, gepfl. Direkt.-Wag., champ.-met., SSD, Klima, ABS, Velour, 4x el. FH, el. Sitzverst., AHK, Col., ZV, Niveau-Reg., zu verk., DM 29.900,- VB. Tel. 07551/3244

Wir verkaufen und suchen laufend neue sowie neuwertige Fahrzeuge der STUTTGARTER und BAYRISCHEN Marken.
Tel. 0711/283166
Fax 0711/265370

DB 280 SL, met., el. FH, Vollstereo, 200 W, Leder, Radlaufchrom, AHK, 225 Rial, neu, Autom., 1a Spitzenzust., VB 29.500,-. 0209/582630

300 D, JW, ca. 10000 km, met., blauschw., v. Extr., EZ Feb. 87, DM 42.500,-. 07225/71297

AXON-LEASING
Alle MERCEDES schnell lieferbar
ohne Anz. u. km-Begr. · **089/286017**

560 SEL-Motor. Tel. 06021/51318 H

250 TD, JW, EZ 28.1.88, nautikblau, ca. 9500 km, ABS, SSHD, AHK, ZV etc. Tel. 07121/63797

Mercedes kauft bar: alle Modelle, Bj. 82-86, auch hohe km etc.: Tel. 06331/73045, Telex: 452476 H

560 SEC Koenig, Bj. 2.88, Komplettumbau, Leas.-Übernahme. 09631/1552

Suche Mercedes Coupés, Cabrios + SL, auch Unfall, Motorschaden und hohe km-Zahl.
Telefon 07 21/55 49 26/27

230 E, Bj. 5.86, 32500 km, Kat., SHD, astralsilb., el. Ant. u. Spiegel, jede Insp. bei DB, kl. Unfall, bei DB wie neu rep., Nichtraucher, VB 36.800,-. Tel. 02307/87016

Besuchen Sie unsere Autoleasing Center in München/Wolfratshausen oder Köln Montag – Freitag von 9 – 18 Uhr

AUTOLEASING CENTER*

08171/160888
Hans-Urmiller-Ring 8 · 8190 Wolfratshausen
0221/594421
Mathias-Brügge-Str. 65 a · 5000 Köln 30

★ Wir verleasen alle Marken neu u. gebraucht
★ Privat oder gewerblich – ohne Anzahlung – ohne km-Begr.
★ Ständige Ausstellung von ca. 100 Neu- u. Gebrauchtfahrzeugen
★ Alle Modelle teilw. sofort lieferbar
★ Problemlose schnelle Abwicklung auch bei Fahrzeugen, die Sie selbst besorgen, ob neu oder gebr.
★ Schnellservice für Eilige
★ Nur ein Ansprechpartner
★ Modellwechsel während der Laufzeit
★ Kurzzeitleasing ab 12 Monate
★ Inzahlungnahme
★ Günstige Versicherung

ABK
LEASING GMBH

Reifen-Superpreise

Sofort-Versand per NN · zuzüglich NN-Gebühr
garantiert 1. Wahl
bis 3 Stück à DM 5,– Frachtanteil
ab 4 Stück frachtfrei Bahnstation

☎ (0261) 66666/61081

① Top-Angebot div. Marken ② Firestone ③ Fulda ④ Goodyear ⑤ Pirelli ⑥ Michelin
Neureifen
R = 1a Rundern. (SR/HR*/P6-/P7-Profil auf Anfrage)

	R	①	②	③	④	⑤	⑥
135 SR 13	45,-	55,-	58,-	63,-	63,-	66,-	77,-
155 SR 13	46,-	59,-	69,-	73,-	75,-	75,-	87,-
165 SR 13	48,-	61,-	72,-	78,-	79,-	79,-	95,-
175 SR 14	53,-	74,-	79,-	92,-	88,-	96,-	109,-
175 HR 14	60,-	103,-	107,-	95,-	117,-	131,-	150,-
155/70 SR 13	53,-	65,-	74,-	75,-	77,-	77,-	85,-
175/70 SR 13	52,-	69,-	70,-	76,-	84,-	89,-	105,-
185/70 SR 13	57,-	74,-	79,-	84,-	89,-	92,-	115,-
185/70 SR 14	68,-	79,-	83,-	99,-	91,-	99,-	126,-
195/70 SR 14	70,-	80,-	82,-	102,-	101,-	102,-	135,-
175/70 HR 13	59,-	66,-	76,-	80,-	95,-	122,-	140,-
185/70 HR 13	63,-	72,-	84,-	89,-	102,-	100,-	148,-
195/70 HR 13	90,-	92,-	94,-	99,-	150,-	144,-	192,-
185/70 HR 14	73,-	74,-	95,-	99,-	148,-	135,-	170,-
195/70 HR 14	70,-	94,-	99,-	115,-	127,-	145,-	180,-
205/70 HR 14	—	100,-	109,-	131,-	147,-	195,-	200,-
195/70 VR 14	—	145,-	117,-	140,-	170,-	182,-	230,-
205/70 VR 14	—	158,-	—	150,-	192,-	210,-	247,-
185/60 HR 13	79,-	87,-	87,-	93,-	111,-	130,-	140,-
205/60 HR 13	83,-	94,-	106,-	116,-	142,-	165,-	170,-
185/60 HR 14	82,-	93,-	95,-	104,-	119,-	142,-	150,-
195/60 HR 14	84,-	95,-	95,-	114,-	129,-	158,-	160,-
195/60 VR 14	—	132,-	135,-	142,-	149,-	184,-	220,-
195/60 HR 15	89,-	115,-	115,-	123,-	139,-	200,-	170,-
205/60 HR 15	89,-	116,-	117,-	143,-	152,-	199,-	185,-
205/60 VR 15	—	145,-	145,-	158,-	183,-	216,-	200,-
185/65 HR 15	80,-	98,-	99,-	99,-	135,-	155,-	203,-
195/65 HR 15	88,-	96,-	103,-	102,-	140,-	180,-	200,-
195/65 VR 15	—	123,-	103,-	125,-	155,-	210,-	236,-
205/65 VR 15	—	154,-	—	156,-	190,-	240,-	—
195/50 VR 15 HR	85,-	124,-	135,-	130,-	156,-	185,-	172,-
205/50 VR 15 HR	120,-	166,-	171,-	168,-	198,-	285,-	262,-
225/50 VR 15 HR	140,-	192,-	198,-	190,-	233,-	330,-	310,-
205/55 VR 16 HR	180,-	220,-	240,-	235,-	256,-	328,-	320,-
225/50 VR 16 HR	150,-	195,-	248,-	240,-	270,-	370,-	370,-
245/45 VR 16	—	285,-	—	288,-	370,-	390,-	—

M+S-Reifen

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Goodyear ④ Michelin ⑤ Fulda R = 1a Rundern.

	R	①	②	③	④	⑤
145 R 12 Q	43,-	61,-	74,-	80,-	89,-	—
155 R 12 Q	43,-	65,-	80,-	85,-	100,-	79,-
135 R 13 Q	44,-	60,-	76,-	76,-	89,-	69,-
145 R 13 Q	44,-	66,-	80,-	85,-	98,-	78,-
155 R 13 Q	53,-	78,-	82,-	95,-	110,-	83,-
165 R 13 Q	52,-	80,-	90,-	108,-	121,-	90,-
165 R 14 Q	—	80,-	100,-	128,-	130,-	102,-
175 R 14 mi Q	54,-	90,-	110,-	130,-	143,-	108,-
175 R 14 T	—	—	120,-	140,-	—	123,-
185 R 14 mi Q	65,-	110,-	110,-	142,-	160,-	121,-
155/70 R 13 Q	55,-	63,-	88,-	91,-	107,-	—
175/70 R 13 Q	49,-	85,-	90,-	118,-	135,-	85,-
175/70 R 13 T	—	—	118,-	140,-	—	105,-
185/70 R 13 Q	49,-	83,-	110,-	125,-	146,-	98,-
185/70 R 13 T	—	—	123,-	148,-	—	123,-
175/70 R 14 Q	60,-	90,-	—	120,-	—	108,-
175/70 R 14 T	—	110,-	125,-	150,-	155,-	119,-
185/70 R 14 Q	60,-	90,-	120,-	140,-	160,-	118,-
185/70 R 14 T	—	—	140,-	160,-	175,-	148,-
195/70 R 14 Q	75,-	100,-	135,-	168,-	—	152,-
195/70 R 14 T	—	—	148,-	180,-	195,-	165,-
205/70 R 14 T	—	—	140,-	202,-	213,-	191,-
185/65 R 15 T	80,-	135,-	140,-	168,-	169,-	140,-
195/65 R 15 T Q	90,-	155,-	155,-	184,-	195,-	148,-
205/65 R 15 T	—	180,-	190,-	225,-	225,-	182,-
185 R 14 RF	75,-	110,-	130,-	145,-	168,-	126,-
185 R 14 C8PR	65,-	120,-	140,-	—	—	—
Lada 695/175 R 16						133,-

M+S-Reifen auf Felgen

montiert und elektronisch gewuchtet
Komplett-Preis pro Rad

① Top-Angebot (neue) ② Vredestein ③ Michelin ④ Fulda

	R	①	②	③	④
AUDI 80 Typ 89					
175/70 T 14–5,5x14 Q	137,-	169,-	185,-	219,-	191,-
BMW					
175/70 Q 14–5,5x14	138,-	160,-	—	202,-	176,-
175/70 T 14–5,5x14	—	175,-	180,-	217,-	191,-
DB					
175/70 Q 14–5x14	138,-	160,-	—	202,-	176,-
175/70 T 14–5x14	—	175,-	180,-	217,-	191,-
185/65 T 15–6x15	169,-	215,-	228,-	256,-	228,-
195/65 T 15–6,5x15	168,-	229,-	244,-	264,-	230,-
205/65 T 15–7x15	—	260,-	270,-	287,-	262,-
FORD					
155/70 Q 13–4,5x13	103,-	115,-	137,-	172,-	—
155 Q 13–5x13	103,-	126,-	141,-	165,-	138,-
175/70 Q 13–5,5x13	108,-	138,-	158,-	185,-	159,-
165 Q 13–5,5x13	99,-	118,-	140,-	168,-	140,-
185/70 Q 13–5,5x13	101,-	133,-	147,-	—	145,-
175 Q 14–5,5x14	106,-	143,-	161,-	188,-	163,-
185/70 Q 14–6x14	117,-	138,-	178,-	205,-	183,-
MAZDA 323					
155 Q 13–5x13	132,-	158,-	174,-	189,-	180,-
OPEL					
135/70 Q 13–4,5x13	96,-	113,-	125,-	139,-	139,-
155 Q 13–5x13	99,-	121,-	136,-	156,-	133,-
165 Q 13–5x13	104,-	123,-	145,-	171,-	145,-
175 Q 14–5,5x14	111,-	148,-	166,-	193,-	172,-
175 Q 14–6x14	137,-	173,-	202,-	230,-	220,-
PEUGEOT 205					
155/70 Q 13–5x13	95,-	111,-	132,-	155,-	—
VW					
135 Q 13–4,5x13	91,-	108,-	120,-	134,-	134,-
155 Q 13–5x13	95,-	116,-	131,-	153,-	128,-
155 Q 13–5,5x13	100,-	120,-	136,-	158,-	133,-
165/70 T 14–5,5x14	135,-	—	190,-	235,-	—
175/70 Q 13–5,5x13	100,-	131,-	153,-	177,-	153,-
165 Q 13–5,5x13	103,-	122,-	145,-	170,-	144,-

Solange Vorrat reicht. Für Druckfehler keine Haftung. Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.

Reifen Schneider
5414 Vallendar · B 42 · Teletex 261851
☎ (0261) 66666/61081
Fax (0261) 61084

Mercedes

190 E 2.3-16V, Bj. 12.85, Mod. 86, rauchsilb.-met., SSD, ABS, el. FH, RC, 121000 km, 1. Hd., unf.fr., w. Extr., DM 33.800,- i.A. 0911/564450 H

500 SEL, 86, met., Klima, SSD, E-Sitze, DM 59.900,-, Inz. 0221/512881 H

380 SL, Mod. 85, 63000 km, a. Extr., VB 46.500,-. 0251/54414 o. 74505

300 TDT, 4matic, neu, ohne Zul., Klima, Led. u.v. Extr., 86.900,-. 02354/2881 H

300 SE, anthr.-met., 10.88, 1545 km, v. Extr., DM 69.800,-. 02354/2881 H

190 E, Kat., neu, ohne Zul., 450 km, neues Mod., almandinrot-met., v. Extr., DM 46.900,-. 02354/2881 H

„COUPE-LOOK"
Metall-Vorsatzmasken
für Mercedes W 124 + 201.
Nur DM **368,-**
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht... in.pro.

300 TDT 4matic, Mod. 88, 15000 km, Klima, SSD, 74.900,-. 0221/561361

420 SE, 9.86, dkl.blau, SSD, 1. Hd., 68000 km, 47.900,-. 0221/561361

Suche 300 SL, 86/87 m. MwSt. 02463/401 H

560 SEL, 10.87, schw., Cpé.-Sitzanl., 35000 km. 92.900,-. Inz. 0221/512881 H

Reifen-Schneider
☎ 0261/66666 61081

Tieferlegungssätze – mit TÜV – – frachtfrei ab 1 Satz –

Audi 80, Typ 89	– 35	183,–
Audi 100, Typ 44	– 35	293,–
BMW 3 + 3/1	– 40	144,–
BMW 5/H	– 35	183,–
Ford Escort	– 35	147,–
Scorpio + Sierra	– 40	147,–
DB W 201/W 124	– 40/45	147,–
DB W 126	– 45	177,–
Nissan Sunny	– 35	147,–
Kadett D + E/Corsa	– 35	193,–
Manta/Ascona B	– 40	193,–
Golf I + II + Jetta	– 40	147,–
Scirocco I + II	– 40	147,–

Solange Vorrat reicht. Für Druckfehler keine Haftung. Händler bitte Sonderkonditionen schriftlich anfordern.

Reifen Schneider GmbH
5414 Vallendar · B 42

500 SEC Cabrio, met., Leder, neuwertig, DM 139.900,-, Inz. 0221/512881 H

450 SL, Bj. 75, 1. Hd., Klima, Leder, el. FH, Alu, Standhzg., 100000 km, unf.fr., 29.000,-. 06181/254500

280, 350, 450 SE-SEL, mit Leder. Tel. 02303/61067, Fax. 02303/68126

280 CE/8, fast wie neu. 06101/7041 H

300 SE, Kat., 3.87, SHD, Alu, Autom., el. FH, 43.500,-. Export. 0451/31882 H

230 E JW, ca. 12000 km, ABS, Kat, div. Extr., VB 42.500,-. 0711/3701557

Suche 300 SL Roadster, Zust. 1-2, gebe in Zahlung: Bentley S1 Muliner Fly-Spur, Bj. 1957, Wert: DM 100.000,- und Corvette Roadster, Bj. 1954, sehr selten, Wert: DM 90.000,-. Tel. privat: 069/289731

190 E 2.3, 7.87, 21000 km, Extras, barolorot, VB 32.950,-. 05665/6627

280 SE-Motor. Tel. 06021/51318 H

500 SEL, Bj. 7.83, silb.-met., Velour schw., Klima, ABS, SSD, el. FH, BBS, Lorinser-Spoil., 130000 km, wie neu, DM 33.500,-. Tel. 0911/564450 H

4x 500 SL, 8.86, m. Ledervollausstg., ab DM 72.900,-, Inz. 0221/512881 H

GÖCKEL tuning
SEC-Metall-Motorhaube
incl. Lack und Grill
für 201 124-CE 126
1690,-

Perfektion die überzeugt
Prospekt und Info anfordern!
Neufraer Str. 2
7487 Gammertingen 1
Tel. 07574/4244
Telefax 07574/4314
Metall-Komplett-Tuning, Kompletträder, Frontspoiler, Heckschürze, Seitenschweller, Edelholzausstattung, Telefonhörerkonsolen, Chrom-Radlauf, SEC-Nebelscheinwerfer u.v.m.
Montage direkt bei uns – nähe Sindelfingen!

Suche 280 SL auf Raten, Bj. 78, bis DM 24.000,-, zahle 70x DM 400,- zurück, vertragliche Absicherung. Tel. 02134/13326

300 SL, JW, signalrot mit Extras. Tel. 07271/8229

190 E 2.6, 87, Autom., ABS, ASD, Kat, Led., Alu, el. FH, RC usw., 20000 km, NP ca. 65.000,-, 38.500,-. 05373/1543

190 E 2.6, JW, 1.88, 7000 km, tiefer, vo./hi. 205er, ESHD, DB-Sportsit., w. Extr., nauticblau-met. Tel. 0711/584073 od. 6365728

260 E, Kat, 7.86, dkl.bl., Col., ABS, ESSD, HiFi, AMG-Spoil., LM, RC, ZV etc., 80000 BAB-km, VB DM 36.900,-. Tel. 02772/41392

380 SL, Bj. 85, 49000 km, sehr gepfl., VB 51.000,-, v. priv. 08336/1244

190 E Autom., 85, 64000 km, sehr gepfl., VB 26.200,- v. Priv. 08336/1244

560 SEL, 11.86, 42000 km, bl.schw.-met., Airbag usw. Tel. 06232/79492

190 – 560
TE SL SEL SEC 1980–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Tlx.: (17) 411766 · Fax: 069/419239

300 E, Mod. 87, 56000 km, Autom., tiefer, Alu, ABS, ESSD, bl.-schw., VB 38.400,-. 0211/293329 priv. 294383

250 C/8, 71, ESD, el. FH, Color, Servo, teilrest., 280 CE/8. 07251/85566

300 TE, 10/86, 150000 km, met., Airbag, SHD, RC, 5-Gg., AHK., unfallfrei, ABS, Zusatzsitze hl., DM 39.500,-, MwSt. ausw.bar. Tel.0911/736599

380 SEC, 7.82, d'blau, Leder blau, Vollausst., 43.800,-. 0561/817926 H

230 CE, JW, 1.88, 7200 km, weiß/grau, 12 Extras, VB 54.000,-. 07025/5304

SUCHE W 126 mit Motorschaden. Tel. 06074/5458

Allrad! 300 E 4matic, JW, von WA, FP 59.500,-. Tel. 0711/364403

300 CE, JW, WA, silb.-met., Vollaust., NP 81.000,-, VB64.000,-. 07271/6672

WS LEASING UND HANDELS GMBH
LEASINGGESELLSCHAFT VERKAUFT STÄNDIG DB- UND BMW-JAHRESWAGEN z.B.
mtl. ab
190 E + 2.3 + 2.6, 86-88 ab DM 25.900,– **362,–**
230 E + 300 E + CE, 86-88 ab DM 34.900,– **488,–**
300 SE – 560 SEL, 86-88 ab DM 44.900,– **628,–**
Top-Ausstattungen und Farben, auch breiter und tiefer
TEL. (02333) 73366 · FAX 02333/76876

450 SEL, a. Extras, 1a Zustand, FP DM 12.500,-. Tel. 06834/1813

280 SE 3.5 Flachkühlercoupé, Bj. 71, TÜV neu, ATM, 5-Gang, Leder, s. gt. Zust., DM 22.500,-. 06131/476771

300 SL, Mod. 86, neuw., 18 Extr., 1. Hd., DM 54.500,-. Tel. 0208/374110

500 SEC, 83, DM 49.500,-. 0208/374110

350 SE, 7.74/91, Klima, Leder, el. FH, ZV, 6900,-. Tel. 0202/503112

280 SL, Bj. 70, Schaltwg., 2 Dä., ATM 70000 km, z. Restaur., VB 20.000,-. Tel. 07665/41286

2x 560 SEL, 300 PS, EZ 7.86, Vollausstg., neuw., wenig km, ab DM 78.500,-. Tel. 05221/81603 od. 81606, Fax. 05221/83325 H

190 E 2.6 AMG, Bj. 1.88, ca. 20 PS, 12000 km, 1. Hd., blauschwarz, 5-Gg., AMG, 7½" P7, AMG-Sportauspuff, RÜF, AMG, tiefer, AMG-Lenkrad, CR Köln, NP 73.500,-, VB 57.200,-. 07144/38319

Auto-Salon
7700 Singen · Guterstr. 33
Eine der ersten Adressen bei An- und Verkauf.
Porsche, Mercedes, Jaguar, Ferrari, Aston Martin, Lamborghini, Rolls-Royce u. a.
MB 380 SEL, 1,20 m verlängert DM 79.000,–
MB 230 E, AMG-Umbau, bl. schwarz DM 39.900,–
Fordern Sie unseren neuesten Prospekt an:
Telefon 07731/67094 · Fax 61993 · Telex 793937

190 E 2.3-16V, Bj. 85, bl.schw.-met., Klima, ABS, SSD, Led. schw., Airbag, el. FH/Sitze m. Memory, RC, Alu, 63000 km, wie neu usw. Extr., DM 36.800,- i.A. Tel. 0911/564450 H

560 SEL Kat, 10.86, 1. Hd., met., Velour, DM 79.900,-, Inz. 0221/512881 H

190 E, neu, Kat., blauschw., 5-Gg., ABS, SD, ZV, Color usw., 43.500,-. 06152/81328 H

Unfall-300 CE, Mod. 89, Leder, SSD, Export 44.000,-. 06251/76971 H

SL gesucht. Tel. 0161/1712922

300 CE, Kat., neu, ohne Zul., blauschw.-met., Autom., Leder, v. Extr., 79.300,-. 02354/2881 H

350 SLC, Bj. 77, 56000 km, 33.900,- VB; 280 CE, Bj. 79, 60000 km.09227/6366

300 SEL 6.3, Bj. 71, Bestzustand, f. 20.000,- DM überholt, VB 28.000,-. Tel. 0931/97927

500 SE, sehr gepflegt, AMG-Motor, -Fahrwerk, -Auspuffanlage, 276 PS, 3tlg. BBS 9+10", Coupéhaube, lapisblau, Mod. 84, 105000 km, scheckheftgepflegt, fast Vollausstattung, kein Leder, VS. Tel. 0711/221550

DB 560 SEC, 300 PS, Kat, EZ 12.87, Mod. 88, 29500 km, impala-met., alcantara brazil, V.ausst., 110.000,- i.A. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

TOP PKW+LKW
Mercedes Motoren
generalüberholt im Tausch
5063 Overath 02206/*2093
MOTORENWERKE DIESELFEUER
Der Spezialist für alle MERCEDES Motoren

10x 500 SEL, 83-88, alle Farben, ab DM 46.900,-, Inz. Tel. 0221/512881 H

DB 380 SE, EZ 1983, champ.-met., Velours brazil, Vollausst., 240000 Langstr.-km, DM 26.500,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

280 SL, 76, 1. Hd., 28.500,-. 02150/3042

500 SEC, Bj. 86, Vollausst., anthr.-met., Led. schw., 37000 km, neuw. Zustand, Preis VS. Tel. 0821/484388

5x 560 SEC, schw. + blau, ab DM 99.900,-, Inz. Tel. 0221/512881 H

380 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

Unfall 190 E, 88, Klima, Autom., ESSD, 24.500,-. Tel. 06621/71656

350 SLC, Bj. 77, met., orig. 67000 km, Klima, Leder, Topzust., DM 29.500,-. T. 0711/722463

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
Barzahlung
Telefon 0234/534400 H

280 CE, TÜV neu, 165000 km, 8.78, rot, Schalter, ZV, ESSD, Color, Reifen neu, Alu, Wi.-Reif., Scheckheft, 1. Hd., Preis VB 10.500,-. 06861/2086

450 SLC, 74, alle Extras auß. Klima, AMG, Türschw. u. Front-/Hecksp., BBS 15", TÜV 91, VB 24.900,-. 06502/6606

Su. 500/380 SEL, bis 30.000,-. 0228/310543

220 SEb Coupé, 64er, Typ 111, Topzust., DM 17.900,-. 030/4559490

500 SE, Bj. 80, dkl.blau, Leder creme, Klima, Stereo, ABS usw., 2. Hd., neuwertiger Bestzustand, VB 23.500,-. Tel. 0451/598027 ab 20 h

450 SEL 6.9, 24.500,-. 02202/32708

190 E - 560 SEL, kurzfristig lieferbar. Tel. 06024/7771, Fax 06024/7779 H

300 CE, JW, astralsilber, v. Extr., 12000 km, VB 62.000,-. 07033/41835

420 SL, 9.86, nur 20000 km, 1. Hd., nautic, Led. grau, a. Extr., neuw., 65.800,-. 02664/8184

260 E, JW, bl.schw.-met., v. Zub., 15000 km. 0711/7800028 o. 764506

KAUFE UNFALLWAGEN
neuwertig gegen bar.
Telefon 07552/6318 H

MERCEDES-MOTOREN, GETRIEBE, auch mit Einbau. Tel. 0711/721013 H

300 CE, 11.88, 3000 km, Komplettausst., Gemballa, 8+9", NP 130.000,-, VB 110.000,- inkl. MwSt. 07195/62125

280 SL Pagode, Bj. 70, rot, mit Hardtop, Alu, 2. Hd., Zustand 2+, DM 42.000,-. Tel. 06039/3777

Su. 280 SE 3,5 + 300 SEL 6,3, nur Bestzust. Chiffre MK03/248943

560 SEC Cabrio, 87er Mod., 220.000,-. Tel. Norwegen 6-840508, 10 h bis 17 h u. 2-653289 18 h bis 23 h

450 SLC, Bj. 1973, Topzustand, zu verkaufen, Preis VS. Chiffre MK03/973939

280 SLC, 80, 122000 km, Autom., met., el. FH, ESSD, ZV, gepfl. Gar.-Wagen, DM 23.900,-. Tel. 06661/2405

560 SEL, 2.88, **Chefwagen,** schw.bl.-met., Led. grau, Cpé.-Sitz-Anl., ASR, Soundsyst. etc., NP 148.000,-, f. DM 100.000,- + MwSt. 06121/521764

280 SL, 5.81, Autom., ZV, Col., 2. Hd., 96000 km, 37.800,-. 06345/7368

190 E, JW, Kat., Gar.-Wag., 10000 km, v. Extras, Preis VS. 0203/439689 od. 0203/444817

280 SE Cpé., 67, Zust. 3, ESSD, Col., Autom., met., 11.500,-. 07355/1414 H

560 SEC Koenig-Umbau, 2 Jahre alt, Video, Kühlschr., Stereo-Anl., Tel., VS. 07031/223069

300 TE-Vertrag, LT 4.89 bis 8.89, abzugeben, Ausst. offen. 05221/4238 u. 56543

DB 190 E 16V, 3.85, schw.-bl., Klima, Leder, SHZG, ZV, RC, 32.500,-, v. Privat. Tel. 040/599222, n. 19 h

BELGIER
kauft Unfallwagen
zwecks Export
Telefon 0234/52519
nach 19 Uhr Telefon 0234/410333

Suche 500 SE Motor, auch defekt oder 500 SE Totalschaden. 07371/12277, FAX 07371/12420 H

JW 300er E, 8000 km, blau-schw./schw., ESSD, RC, Color usw. 07031/805192

Turbo-Anlagen: 190 D, 190 E, 280 SE, 300 E, 500 SE, Diesel, Reisemobile u. Geländewagen, T. 040/2205385 H

500 SE-Motor zu verk. 06021/51318 H

Barankauf Mercedes
190 – 500 – 560, Modelle 82-89
SL, SE, SEL, SEC · Fax 0221/529515
0221/522331 + 069/4980140 · Tx. 411834 H

Einmaliger 450 SEL, 6,9, AMG, 350 PS, ü. 250 km/h, Bj. 76, 78000 km, nur Sommer, rot-met., Leder h.-beige, BBS, 225/50 usw., absol. neuw.! DM 39.000,-. Tel. 0951/74120

220 SEb Cabrio, Bj. 62, DM 46.000,-. Tel. 030/6621294

300 SL, Roadster, JW, Weiß, 900 km, gt. Ausst. zu verk. Tel. 0711/543143

280 CE, Bj. 78, 82000 km, silb.-met., Vollausstg., Klima, Standheizg. etc., sehr gepflegt, 14.900,-. 02331/332430

230 CE, JW, 11.87. Tel. 0711/326608

200 TE, LT KW 5/89, Farbe weiß, Polster grau, Ausstg., 211, 228, 240, 260, 300, 412, 420, 440, 466, 534, 541, 561, 562, 570, 583, 591, 611, 673, 682, 724, 812, Listenpr. 60.541,- DM, MwSt. ausweisb., zu verk. 07721/4624

230 CE Neuwagen, astral-silber, 071 Leder, alle Extr., zum Listenpreis zu verkaufen. 040/2201127 H

300 TD Turbo, JW, 10500 km, alle Extras, geg. Höchstgebot. 07472/1041

300 CE, JW, Bj. 88, Autom., 5000 km, Vollausstg., VS. Tel. 07024/82527

190 E 2.3, JW, SHD, ZV, Col., Arml. vorne, Met., Alu, tiefer, 5-Gg., VB 37.900,-. 02173/66539, So. v. 20-23 h

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
- Montageservice
- Alle Fabrikate
- Große Auswahl
- Günstige Preise

kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf. 1708, Tx. 7267483
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
07022/5884

230 E, Autom., JW, wenig km, viele Extr., 43.800,-. Tel. 04292/9168

JW 300 CE, blauschw.-met., Leder rot, Extr., NP 75.500,-, DM 65.000,-. Tel. 0241/17940, 8 bis 17 Uhr

220 SE Cabriolet, Bj. 63, Zust. 1-2, silber, Leder blau, v. Priv., DM 44.900,-. Tel. 040/6526572

230 CE, 2.88, 12500 km, rauch-met., Autom., ABS, el. FH, ESSD, LM, DM 54.000,-. Tel. 0211/673858

280 SLC, 8.76, Leder, Vollausstg., 20.000,- DM. Tel. 0511/441959

DB 300 E, 4matic, EZ 5.88, 55000 km, met., Leder, Autom., Klima u.v.m., DM 65.500,- i. A. H. Becker GmbH u. Co. KG, Kirschweiler Mühle 3, 6580 Idar-Oberstein. 06781/31067 H

500 SE, Mod. 85, Vollausst., inkl. Airbag, Topzust., 157000 km, Scheckheft, 38.000,-. 069/6313447, spätt

450 SEL, Bj. 8/79, silbergrau-met., Velour beige, Automatik, Mittelarmlehne, 4mal el. FH, ESSD, ZV, Wi/Wa, VB 15.900,-. Tel. 0228/361836 H

SL-SEC-BARANKAUF, ab '85. 02234/77231 H

350 SL, 72, BBS-Felgen, US-Scheinw., Getr. u. Bremsen vorne neu, Preis VS. Tel. 0561/315242 ab 18 h

Achtung! Achtung! Achtung! Suche dring. alle Merc., auch Unfallsch., Motorsch. u. hohe Laufleistung, zahle über Listenpreis sofort bar. Fritz Kluge GmbH. 02103/40922 H

230 E, JW, perlmutt-met., Stoff grau, SSHD, Autom., ZV, Kopfst. hi., Spieg. re., Ant., Arml. vo., Col., Kat., DM 39.850,-. 0211/720303, ab 20 h

TOP PKW+LKW
Mercedes Motoren
generalüberholt im Tausch
5063 Overath 02206 / 2093
MOTORENWERKE
DIESEL FEUER
Der Spezialist für alle MERCEDES Motoren

300 SL, 10.86, 44000 km, ABS, v. Extr., VB 55.000,-. 0711/628770 abends

Von Priv. Merc. 380 SE, 85, 41000 km, orig., unf.fr., G.-Wg., fast a. Extr., nehme Merc 190 o. BMW 320 o. 325, 4tür. Inzn. VB 47.500,-. 069/459129, ab 18 h

190 E 2.3, EZ 11.86, anthr.-met., ABS, Polst. schw., ESD, ZV, Spoil. h.+ v., seit. WD, Topzust., Alu.-Felg., Airbag, 42000 km, ab 1.2. zu verk., Alpine Radio + CD, 8 Breitreifen, VB 39.000,-. 0431/391105 H. Freitag

300 SL, EZ 1.87, 16000 km, Vollausstg., Pr. VS, Inz. 230 E, ab Bj. 87 möglich. Tel. 02533/1356

300 E, 7.86, d.bl., 88000 km, unf.fr., Color, ESHD, RC, aut. Antenne, ZV, Scheckheft, NP 34.000,- inkl. MwSt. 06704/2343, Fax. 06704/2663

AUTO-LEASING
- ohne Bonitätsprüfung
- Abwicklung innerhalb 4 Tagen per Post

Agentur J. Sauerstein
Dianastraße 18
D-8500 Nürnberg 70
Telefon D-0911/413147

230 E, JW, 1.88, Kat., bl.-met., ABS, ASD, u.a., VB 40.800,-. 06203/5551

500 SL, Mod. 86, 35000 km, anthrazit-met., Leder grau, Vollausstg., AMG-Extras, NP 138.000,-, VB 73.000,-, ger. Kat. möglich. Tel. 06172/5500

450 SLC Merc. 5,0, Vollausst., Klima, silb.-met., Bj. 78, 167000 km m. Werkst.-Garant. zu verkaufen. Tausch m. Geländewagen möglich. Tel. Praxis 0521/884238, Priv. 05203/1409

190 E 2.3-16, schw.-met., EZ 7.86, 45000 km, Leder, Klima, Sitzh., ESSD, 4 el. FH, NR etc., Topzust., DM 47.000,-. Tel. 06029/368

KAUFE BAR
190 E, 230 E – 300 E, 280 – 560
Telefon 06331/800320 · Telex 452328
Telefax 06331/62335

300 E, Bj. 88, 23.000 km, schwarz, Leder-Vollausst., NP 76.500,-, VB 59.000,-. Tel. 05423/2070, H. Moll.

Grenzgebiet Holland/Belgie
450 SEL 6.9, 1978 mit LPG-Gasanlage (100 L-Tank, Preis 38 Pf/L) und Benzin (alles unsichtbar eingebaut), komplett in Concourszust. 1a, 250 km/h, 0-100/7,3 sec., orig. 188.000 km. Im letzten Jahr ungef. für DM 15.000,- an Verschleißteilen ausgetauscht. Mit Kfz-Brief, DM 33.000,-. Vom Liebhaber. Holland 0031/17222036. Wir sprechen Deutsch.

Mercedes

300 TDT, 3.88, 30.000 km, schw./schw., Color, SSD, Leder-L., Sitzhzg., Außentemp., Autom., ABG, ASD, AMG 7,5x16 205/225, tiefer, ferngest. Alarm, RC Berlin, MacAudio, MB Quart., aut. Ant. u., DM 66.800,-. Tel. 05138/4770

300 E, Mod. '89, 50 km, anthrazit/Stoff grau, Komplettausst., DM 72390,-; 300 E, 8.87, 75.000 km, rauchsilber, ESHD, Airbag, Klima, FH, Lederausst., Stoff schwarz, Komplettausst., DM 62.700,-; 450 SEL 6.9, Bj. 78, orig. 93.000 km, Komplettausst., orig. Zust., sehr gut, DM 24.900,-. Autohaus Hefelmann, Tel. 02051-23041-43

250 SE/Coupé, 2. Hand, gold-met., Zul. 1/66, Schiebedach, Automatik, Radio, Lederpolster, Topzustand i. Ka. DM 23.500,-. TOYOTA YVEL, Köln, 0221/369005 H

280 SL, M 82, braun, 67000 km, aut. FH, wie neu, 38.500,-. 08861/4864

230 CE, JW, rot-met./beige, 7000 km, Autom., el. FH, Alu, tiefer, 205/60, ABS, ESHD, VB 53.000,-. 0211/4180888

560 SEL, Bj. 3.88, signalrot, Led. schw., Kunststoffteile signalrot, alle DB-Extr., zus. BBS-Rennfelgen, tiefergelegt, Telefon B2, 25000 km, NP DM 150.000,-, für FP DM 100.000,- zuzgl. MwSt. Angebote unter Chiffre MK02/247935

MG

MGB, Bj. 81, Hardtop, Speichen, Gar.-Wagen, Bestzust., DM 19.500,-. Tel. 07807/1856

BGT, 86000 km, british racing-green, 1a Zust., EZ 10.75, Erstbesitz, VB DM 10.500,-. Tel. 030/8827794

MG-TD-Replica, rot, De Luxe, TÜV 89, DM 195.000,-. Tel. 0981/94646

MGB, 73/91, ATM 2000 km, div. Neuteile DM 14.500,-. 0231/485428

Mitsubishi

MITSUBISHI-TUNING: Colt/Galant, 88er, Aluräder 7x15, Bereifung 195/205/215/50x15, Sportfahrwerke/Tieferlegungssätze, Sportauspuffanlagen. Starion 2.6, Kat., Leistungssteigerung bis 200 PS. Winter Turbo Tuning, 6580 Idar-Oberstein, Tel. 06781/25079 H

Cordia Turbo, weiß, Bj. 11.85, 140 kW, 190 PS, Topzust., Alu-Breitreifen, Front- + Hecksp., Sport-Ausp., Sportfahrw., tiefer gelegt, Sportsitze, DM 14.900,-. Motorland Frankfurt. Telefon 069/443063 H

Pajero 2,6, Benzin., Bj. 84, Topzust., VB 12.900,-. 07562/1344 od. 4849

Pajero Turbo Dies., EZ 5.85, 58000 km, schw., 8" Chromf. m. Breitr., Ramm- u. Flankensch., Rad., 24.900,-. Allgaier Automobile 0751/51400 H

L 300 Allrad Bus, 8sitzig, Bj. 85, beige, v. Extr., 15.500,-. 0821/93953

Starion, 170 PS, gold-met., 7Jx15 Alu, 215er Breitreif., Radioboxen, v. Neuteile, s. gut. Zust., aber leider schon 175000 km gef. (Autobahn), techn./opt. 1a, VB 7690,-. 06434/1509, ab 19 h

Lancer Turbo, 170 PS, Bj. 82, alle Rallye- u. Serienteile. 0211/347133

Modellautos

15. danhausen's world modelcar book '89 *Neu* danhausen Postfach 485 · 5100 Aachen
332 Seiten, 12.000 Modelle gegen DM 15,00 auf PG-Kto. 286642-706 Postgiroamt Stuttgart oder Euroscheck

Modellautos, Schmuck, alte Kameras u. Waffen, sowie Geschenke für Männer bei Schubert Exclusiv, Rodensteinzentrum, 6140 Bensheim, 06251/64972 H

Morgan

Morgan +8 gesucht! Max. DM 35.000,-. Angebote unter Chiffre MK03/249195

+8, 78, 20000 km, rot/schw., Alu, Sommerfzg., VB 42.000,-. 05326/4013

Suche gut gepfl. +8. 02391/10560

4/4, RHD, § neu, Holzarm., Led., Topzu., VB 19.800,-. 07141/482867 ab 17 h

Morg. +8, Bj. 87, aus 1. Hd., 20000 km, rot, umsth. DM 68.000,-. Tel. 04103/14999, ab 19 Uhr

Motorräder

HARLEY-DAVIDSON
E. KRAFFT, 6700 LU-EDIGHEIM
Telefon 0621/663146
Farbkatalog geg. DM 5,– in Briefmarken

BMW R 80 G/S, EZ 8.87, 2500 km, 1. Hd., i.A. DM 8500,-. 09642/481 H

MP-Lafer

Roadster wie MG, perlmuttweiß m. schw. Hardtop + Verdeck, Sitze h.rot, echt. Leder, Alufelg., Zweivergaseranl., erst 4000 km, DM 29.500,-. Telefon 0981/94646

Nissan

Verk. ZX 280 Teile. Tel. 0921/53966

300 ZX, Frontschaden. 08541/2160

Patrol Diesel, kurz, Bj. 8.85, TÜV 4.90, Spurverbr., Seitenschw., Chromf., 4 Breitr., 4 Normalreifen, AHK, Rammsch. vo. + hi., Reserverad hi., rot-weiß, 55000 km, VB 22.500,-. 0621/304402, abends 306269

280 ZX, EZ 79, TUV 8.89, Glasdach, DM 3500,-. Tel. 07942/8138

260 Z, (1978), 1. Besitz, Renn-Version, 2,8 Ltr., 3 Weber-Dopp.-Verg., über 200 PS, Rennbrems-Anl., (4-Scheiben-Bremsen), Fahrz. 70% verzinkt, Turbo-Getr., Neulackierung, 15" Räder vollverchr., sämtl. Verbesserungen eingetr., Masch. ca. 5000 km gel., Fahrw. u. Bodengr. verst., VB 36.000,-. Chiffre MK03/249223

300 ZX Turbo, Bj. 11.85, 75000 km, div. Extr., TÜV neu, top gepfl., So.- u. Winterreif., So.-Reif. 255/40 auf 81½J u. 10Jx17, Sonderlack, Aerotech-Umbau, evtl. B2-Telefon, VB 34.000,-. Tel. 030/3626860

Opel

Kadett Aero 1,6 C, Bj. 78, TÜV 7.90, 2. Wag., gut erh., VB 8100,-. 09153/8676

Kadett C Ostertreffen, 15.04.1989. Info anfordern. Tel. 06374/3324 od. 06333/3760 ab 19 Uhr

Spezialzündkabel, + 3-18 PS, sp. EL-AL Ventile 44/45/41, Nockw. 296°-336°, Zylk. 2.0E 45/41 kpl. Mot. 2.2. 138 PS, § 3995,-, Ausp. 60∅, GFK-Teile Kad. C, je 1 Kad. C, Asc. B 2,2, Extr. Tel. 09251/1884 H

Fahrwerks-Tuning
»für fast alle Opel-Modelle«
TÜV GEPRÜFT
Federnsatz ca. – 40 mm ab DM 364.80
Fahrwerk ca. – 60 mm ab DM 996.–
Alle Preise sind unverbindliche Empfehlungen. INFO anfordern.
22-1
mattig Fahrwerks-Tuning
D-8395 Hauzenberg · 0 85 86/20 44

Opel GT-AL, Bj. 70, 90 PS, aus Süditalien, kein Rost, zum Herrichten, DM 7400,-. Tel. 07542/4506 FN

Corsa Spider, Michalak, Bj. 86, 8000 km, 1. Hd., DM 17.900,-. 0721/886762

Garagen/JW, Sonderkadett 1,8, viele sinnvolle Extr., echte 12000 km, stfr., 22.000,-, VB 18.400,-. 0211/776236

Omega CD, 5.88, 33.600,-. Telefon 07348/6017 H

"Traum-Ascona" 2,2 Sport, Bj. 81, ca. 150 PS, alle Extras, Preis VS. Anruf lohnt. Tel. 0711/5300064

„PARK BOY" Rückfahrwarner
Perfekt einparken ohne Beule!
Nur DM **299,-**
Infos von:
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht... **in.pro.**

C-Coupé GTE, Bj. 75, TÜV 12.90, 87 neu aufgeb., tief + breit, Extr., VB 8000,-. 02165/7361, öfters prob.

Monza GSE, 84, 58000 km, v. Extr., perlmuttweiß, VS. Tel. 09901/5978

Kadett C-Cpé., 1600/75 PS, 2. Hd., SD, HA 3,67, sehr gepfl., alles orig., VB 3200,- (nur in gute Hände!). Tel. 0531/508051

Kadett City Berlina, 1.6S, 55 kW, 78/89, gepfl., 1950,-. 0531/508051

Opel GT 1900, zerl., sandge., teilw. geschweißt, Extr. Tel. 0791/71140

Kadett E 1,6i Cabrio, mit Werksgarantie, Bj. 2.88, steuerfr., 8000 km, rot, Col., 8 cm tiefer, Felgen 7"x15 EXIP, silb. poliert, 195/50 VR 15, NP 33.000,-, VB 24.000,-. 0231/733400 ab 20 h od. 0231/430493

Kadett C Coupé, Colorverglasung grün. Tel. 02402/20073, H. Becker H

SSF-Felgen 9 ½ x 13, 8 x 13, 7 x 13 für versch. Opel-Modelle mit TÜV · Mattig Opel-Sport Telefon **0 85 86 / 20 44** 20-1

Kad. GSi 16V-Vertrag, LT 1.89, 12 % unt. NP abzug., Vollausst. 02053/8752

Manta 400-Motor 2,4/16V, kpl. 07142/33077

Kadett GSi, EZ 12.86. T. 0581/74864

Kadett C Coupé Rallye 2,0E, z. Wied.aufb. gg. Geb. 07127/57411

Monza GSE, 84, 106000 km, tief + breit, w. Extr., ab 21.500,-. 07172/31841

Kadett 16V, Bj. 5.88, 16000 km, Servo, SSD, Alu.-Felg., RC, VB 29.800,-. 05521/2061 o. 06432/2975 ab 18 h

Kad. C Cpe. 2.0E, ATM 45000 km, Bj. 78, RC, Koni/Käfig/Sperre/Achse/WSK-Anlage neu, 2 Recaros, gt. Zust., auf Wunsch 2 J. §, VB 6500,-. 06082/591

Der Auspuff mit dem guten Ton!
Bitte Gesamtprospekt anfordern!
ARTEX
Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (0 43 23) 41 88–89

Kadett Cabrio 1.6i, Kat, 5.88, weiß, 7900 km, nur 5 Mon. zugel., umständeh. DM 23.900,-. 02226/12521 od. 4055

Farbige Instrument.scheiben, Kad. C, Ma. + Asc. B, DM 49,-. 06301/31037 H

Vertr. f. Kad. 16V abzugeb. 0621/786414

GT/AL 19S, Bj. 70, 2. Hd., ATM, ATS, Zust. 3, weiß, rote Ausstg., 3 Jhr. stillgel., VB 7000,-. 06592/4475

BBS-Sterne, Tel. 07221/52571 abends

Kadett C Coupé GTE, neuwertiger Zust., So.-Fzg., 145 PS, So.-Lack, alle erdenkl. Extr., VB 14.500,-. 07832/8879

Geschäftswagen! Omega 3000, Bj. 12.87, 8000 km, 156 PS, Kat., schwarzmet., Color, Radio, SSD usw., DM 34.900,-, Inzn. mögl. 0203/582011 H

2 ATS 11"15. 0941/81646

Manta 400, breit, Bj. 1983, Mot. 210 PS, 18 Felgen + Reifen, Überollkäfig, Pr. 37.500,-. Tel. Luxemburg 00352/441869

Opel 400 Mot. 2,4 Ltr. 16V, 144 PS, f. Manta od. Ascona, VS. 08136/211

Manta B 2,2, Bj. 84, 400er Umb. m. Kunststst.-Teil., VS. 06050/8553 ab 17 h

Für Manta 1,8 S Spezial-Nockenwelle 312°/296°, große Ventile, 35 + 41 mm incl. Federn, kompl. Dicht.-Satz mit diversen Teilen, 40er Weber-Vergaser, DM 2500,-. Tel. 07631/12944

Diplomat, Topzust., silb., Led. rot, ESSD, Col., VB 11.500,-. 02161/87591

mattig
SSF-Räder-Tuning 10

SSF die **Sport-Stahl-Felge** gibt es in:

13 Zoll Ø: 6/7/8 u. 9 ½"	ab **DM 120.–**
14 Zoll Ø: 6/7 u. 8"	ab **DM 144.–**
15 Zoll Ø: 6/7/8/9/10/11/12 u. 13"	ab **DM 168.–**

180-seitigen Farbkatalog für DM 10,- NN (Rückerstattung bei Kauf) vom Opel-Händler oder von:

Deutschland:
Peter Mattig Opel Sport
D-8395 Hauzenberg, Postf. 62
Telefon (0 85 86) 20 44

Niederlande:	0 44 90 7 77 88
Österreich:	07 32 8 42 77
Schweden:	03 70 5 40 17
Schweiz:	0 31 99 05 10

Lexmaul-Hochleistungsauspuffanlagen – der gute Ton für alle Opel-Fahrzeuge –

leistungssteigernd – beidseitig aluminiert, Endrohr Ø 75 mm, verchromt oder teilweise Edelstahl poliert – Lexmaul-Fächerkrümmer – alles mit ABE/EG! 1 Jahr Garantie ohne km-Begrenzung!

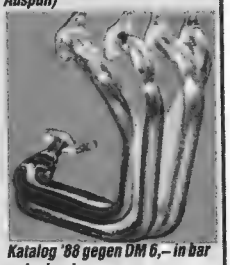
Komplette Auspuffanlagen für Ascona B – Manta B und CC (ab Krümmer mit Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Kadett C 1800/1900 E/2000 E/GTE (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
dito ab Zylinderkopf inkl. Fächerkrümmer	DM 895,–
Rekord E Limousine und Caravan „alle Modelle" (ab Krümmer inkl. Hosenrohr)	DM 595,–
Corsa 1200 (ab Zylinderkopf inkl. Gußkrümmer und Doppelhosenrohr) komplett	DM 639,–
Corsa 1300 (ab Hosenrohr)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer 1200/1300 komplett	DM 973,–
Kadett D 1200/1300/1600/1800 (ab Hosenrohr komplett)	DM 474,–
dito mit Fächerkrümmer komplett	DM 973,–

Fächerkrümmer DM 499,–

Corsa 1300 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Kadett D und E 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona C 1300/1600/1800 (für Serie und Lexmaul-Auspuff)
Ascona B und Manta B (nur mit Lexmaul-Auspuff)
Kadett C (nur mit Lexmaul-Auspuff)

Lexmaul-Endtöpfe für Serienauspuff mit ABE/EG.	
Corsa 1000/1200/1300	DM 298,–
Kadett E 1300/1600/1800 (und 2000 mit Katalysator)	DM 298,–
Manta B und Ascona B	DM 298,–
Monza + Senator	DM 398,–
OMEGA-Limousine + -Caravan	DM 298,–

Achtung! Auch für Katalysator!



Katalog '88 gegen DM 6,– in bar anfordern!

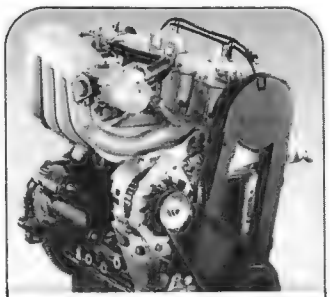
C Coupé, 170 PS, 7x13", 205/60, Mantzel-Fahrwerk, Sperre, alles eingetragen, VB 11.500,-. T. 0201/288662

Vectra 4x4, 2,0i, a. Extr., LT. 2.89, 3000,- unt. NP. 069/25606116, Mo.-Fr.

M 400 Mot.-Teile u. a. 02451/43544

Kadett GSi, 115 PS, EZ 9.88, 12000 km, Irmscher 6x15, VB 25.000,-. 06721/36226

Kadett B Coupé 1,9 Rallye, Bj. 69, 2,2 E mit 5-Gg., 7x13 ATS 205/60 HR 13-34, Lenkrad, Recaro, innenbelüftete Scheibenbr., alles TÜV-eingetr., 88 kompl. aufgebaut mit Fotos, Wert 18.000,-, geg. Gebot. 05976/9102



Opel-Hochleistungsmotoren

Der neue Katalog ist da!
Mit vielen neuen Superteilen.
... sofort bestellen (10,– Schein/Scheck) bei:

bmt gmbh Postfach 1147 · Dieselstraße 7 4420 Coesfeld · 02541/5355

Monza 2,5 Ltr., EZ 10.85, 30000 km, ABS, Sperrd., ZV, LM m. br. Winterr. m. Felg., Koni, RC, Heck- u. Frontsp., Stoßst. + Schwellerleist. v. Mantzel, NP 54.000,-, VB 27.000,-. 05824/2317

Rallye Kadett C 16S CA, 125 PS, Gr. H9 Motor, neu aufgebaut, Pr. 4800,-. 04191/3291

Kadett C Coupé, Bj. 78, gt. Zust., 7" 205, 12 Extras. Tel. 07832/8879

Kadett C GTE 1000, Gruppe G3, Alukäfig, 5-Gang, Sperre, Technik überh., kl. optische Schäden, evtl. 2 Satz Räder, G3-Mot.-Sport 1988 Nürbr. 3x 1. Platz, 6x 2. Platz, 7500,- DM. Tel. D-0591/47822 + 73146

Manta A, 90 PS, generalüberh., Klima, Getr. neu, inkl. Ersatzt. 02302/30445

Opel GT 1900, 72, 4500,-. 07822/7067

C Coupé 2.0 E, 4.79, 130 PS, Sperre, v. Extr., VB 9200,-. 02827/5585

Opel Irmscher

Der neue IRMSCHER-Sportkalender'89

Volle 12 Runden rassige Rallye- und Rennfotos. Packende Action-Szenen aus aller Welt, geschossen von Spitzen-Fotografen. Großformatig, in Farbe, mit Monatskalender. Fragen Sie Ihren Opel-Händler oder gegen Voreinsendung von DM 12,–* direkt von IRMSCHER. Gleich bestellen!

* unverbindliche Preisempfehlung

irmscher AUTOMOBILBAU

IRMSCHER GmbH, Bahnhof/Pappelstr. D-7064 Remshalden 1, Tel. 07151/7002-0

Panther

Suche Kallista. Tel. 07803/3412

Peugeot

504 Coupé V6, 8900,-. 07235/8446

205 GTI 1,9, 128 PS, 5.88, 13000 km, rot, el. FH, ZV, SD, Garantie, 5.90, VB 22.000.-. Tel. 02943/2080

Cup 205, 87 aufgebaut, VB 12.000,-. 05673/4307

8x Peugeot 205 GTI/GLI/XLD, Gebrauchtw., ab 11.350,-. 06331/800320 H

205 GTI, 1.9 Ltr./128 PS, EZ 12.87, 40000 km, Pr. VS. 0441/25792

Welche Firma verkauft mir 205 GRD mit Turbodiesel-Motor aus 405 mit TÜV? Angebote an: P. Benninger, 6725 Römerberg, M-Greif-Str. 50

205 GTI Cup-Fzg., neu aufgebaut, Optimalzust., Tel. 06821/8034

205 GTI 1,6, Bj. 12.86, 34000 km, Gutmann, tief, breit, Sportausp., VB 17.500,-. 07148/8612

405 MI 16, 158 PS, ABS, ZV, 8300 km, Bj. 1.88, Vorführwg., DM 34.300,-. **205 CTI Cabrio,** 104 PS, ca. 4000 km, Bj. 4.87, Vorführwg., DM 26.600,-. Auto-Kerst. Tel. 07062/5394 H

Pontiac

US-NEUWAGEN! Tel. 07361/71017 H

Pontiac Trans Am, 5,0 Ltr., EZ 2.88, rot, 5000 km, Sportfahrwerk, alle Extr., VB 38.000,-. Tel. 02621/7735

Pontiac Fiero GT, 4.88, 9000 km, Vollausstattung, Werksgarantie, NP 44.500,-, DM 36.000,-. 0511/697136

Grand Ville Cabr., '75, § 10.90, gelb/weiß, el. Verd. weiß, VB 21.500.-, v. NT. 09281/92149 o. 45972

Trans Am GTA 5, 7 Ltr., EZ 6.88, schw. Ledersitze, 3700 km, 245er, DM 48.000,-. Tel. 06121/402913 ab 18 h

Bonneville SE, 5.88, 6500 km, 4trg., Vollausstg. einschl. Klima, DM 34.900,-. Tel. 040/5516161 od. 040/4393900

Trans Am 6,6 Targa, schw., wie neu, Mot./Getr. neu, 250 PS, 17.500,-. Tel. 0281/22855, bis 12 Uhr

Trans Am Targa 5,0, EZ 86, Vollausstg., VB 29.000,-. T. 030/7868922

Porsche

911/924/944/928-Teile. 0231/736853 H

Porsche-Barankauf. 040/6914141 H

356/912/911-Teilelager, Unfall- u. Gebrauchtwagenankauf, Mot.- u. Getriebeüberh. Austauschservice, Restaurierungen. Schmid & Onderka, Tel. 08561/5610, Fax: 08561/5504 H

Bremsen-Kit Neuteile, (2 Bremsscheiben, 1 Satz Beläge), 924 VA Kit DM 199,-; HA Trommeln DM 160,-; 911 VA Kit DM 205,-; 912 VA Kit DM 130,-, weit. a. Anfrage auch einzeln; **Kotflügel,** 911 li. DM 595,-, re. 494,-; 924, 399,- li. + re. 06205/12781 H

Kaufe alle Unfall-Porsche: Gebrauchtteillager. Tel. 0234/355465 H

Restbestand: Öltanks 911 + 914, Wärmetauscher 911, alle Mod., supergünstig. Tel. 07042/7008 H

Su. 911-Unfall od. -Motorschaden. Tel. 02821/93410 H

Ausstellungsfahrzeug Porsche 944, Typ II, Targa, 31000 km, satin-met., Verbr. hint., Fuchs 10"x16, v. 7"x16, Frontspoiler Turbo mit Lippe, Stereo, Topzust., DM 49.500,-. Tel. 069/736863

911 Turbo, Unikat in Blech verbreitert, über 400 PS, NP ca. 400.000,-, nur ernsthafte Interessenten. Tel. 030/7919503 oder 8931230 H

SONNENDÄCHER direkt vom HERSTELLER

Automatische und einfache Ausführungen mit eingebautem Windabweiser, hochwertiger Velourklimakassette usw.

Original Schellhorn Sunroofs

nur im Fachhandel und/oder beim Hersteller

Nähere Info bei Fa. SUNROOF-SCHELLHORN
Rotebühlstraße 85 · 7000 Stuttgart 1
Tel. 0711/625159 + 622177 · Telex 723366

928 S, Autom., Bj. 4.85, meteor, Ganzled., SSD, i.A., 53.900,-. 02606/683 H

Barzahler sucht Turbo 3.3, Bj. 86-88. Tel. 02632/491292

Unf. 944 Turbo, Bj. 5.88, Extras, DM 34.500,-. 0731/713584 u. 719773 H

Cup-Porsche 944 Turbo, Bj. 86, rot, nur DM 49.500,-. 02633/96077 H

SCHRICK

Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3–5
D-5630 Remscheid 11 · ☎ (02191) 5613-0

Carrera Cabrio, Mod. 85, schw., Ganzled., Wurzelh., 59.500,-. 02606/683 H

Suche dringend gegen bar sämtl. Porsche-Mod. (auch Selbstabh.). Fa. Hanich, München, Tel. 089/765457 H

Rarität! Carr. Targa, 2.7, 210 PS, 75, Turbo-Look, 29.500,-. 02633/96077 H

928 S 32V KAT, WA, 12.85, 30000 km, Autom., moosgr.-met., Col., Gr.keil, ABS, Al., ESD, Klima, el. Sitze, B-Netz, Tempom., RC-Bremen, Klangpak., D-40 neu 225/245 auf 7" u. 8", M + S auf 7"/LM, 65.000,-.07033/41509

PORSCHE BARANKAUF 02234/77231 Anruf genügt. Ab Bj. '84 H

911 Carrera, Bj. 5.76, 1. Hd., im Orig.-zust., Extr., sehr gepfl., DM 24.500,-. Tel. 0209/146291

911 SC, Targa, 34.500,-. 04531/85089

Suche 911 ab 65, max. 75, auch Umbau oder schlecht. Tel. 06526/415

Priv. su. def. 911 ab 76, auch unvollständig. Tel. 0581/70835

911 – 928 S4
1980–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Telex 411766 · Fax 069/419239

935 Turbo, Werksflachbau, Ausstellungsfahrzeug, alle Extras werksseitig, weiß-met./Wildbüffel, 47000 km, 12 Monate V.A.G.-Garant., NP 270.000,-, VB DM 126.000,-. 0451/31523 u. 31547

Carrera-Spezialauspuffanlage, kpl. Edelstahl poliert, Supersound, 70 mm Turboendrohr, DM 1900,-. 089/701957

Suche Porsche
Porscheauswahl.
Fa. Turzer, ☎ 07181/43377, Tx. 7246583 H

944 Turbo, EZ 10.86, 1. Hd., 36000 km, graphit-met., innen Led. schw., el. Targadach, w. Extr., DM 49.000,-. Tel. 06472/1999 od. 1474 H

Suche 911 Turbo. Tel. 0911/666060

Carrera Coupé, rot, 7.86, Kat, Klima usw., 57.500,- inkl. 0721/403660

911 Carr. Coupé, schw., EZ 7.88, 4000 km, alle Extras. 07042/14837

Porsche

Speedster-Vertrag abzug., Farbe u. Ausstattg. frei. Chif. MK02/248227

Speedster, (200er Ser.), schmale Vers., verbl. LT 1. Quart. 89, gg. Höchstg., MwSt. ausw.bar. Chif. MK02/248176

911 Turbo Cabr., 9.88, schw., Leas.-übern.: Auto sof., Rate? Tel. C2 + RC Zugabe. 040/6726297 o. 669986

Unfall-Ankauf
Auch Total- und Motorschaden
Ersatzteil-Lager
Firma Tebernum · 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: 02153/730561 · Telex 8121282 twue

930 Turbo, Bj. 4.86, schw./rot, 53000 km, 1. Hd., unf.fr., 3. Fzg., Vollausstg. + DM 45.000,- Extr., a. orig. ab Werk, NP ca. 180.000,-, VP DM 93.000,- inkl. MwSt., Export/Restleasing mögl. Tel. 02351/63267

944, 7.87, 29000 km, ca. 18 Extras, rot, VB 45.700,-. Tel. 07033/41617

928 S, 5.84, 92000 km, gepfl. Arztwg., ABS, Klima, Leder etc., wie neu, VB 46.000,-. Tel. 0221/865555

FAX 0234/52620
HOLLÄNDER
KAUFT Porsche UNFALLWAGEN
0234/52511 Tag + Nacht

928 S, Bj. 12.84, Mod. 85, Klima, ABS, Led. blau, el. Sitze, Sitzhzg., 1. Hd., unf.fr., wie neu, 80000 km u.w. Extr., DM 53.500,- i.A., Inz. mögl. Tel. 0911/564450 H

Suche 911 Carrera 3.0, Bj. 76/77, wenig km oder ATM, nur 1a Zustand. Tel. 05231/88156 od. 87272

924 Turbo, EZ 7.79, guter Zust., VB 11.800,-. Tel. 07141/604195

11 Jahre Porsche-Erfahrung
Bevor Sie verkaufen - Grund für Sie zuerst mit uns zu sprechen - unser Know How - Ihr Vorteil!
Der Porsche-Gebrauchtwagen-Spezialist
KRAEMER
D-7000 Stgt.-Zuffenhausen · Schwieberdinger Str. 115
Telefon 0711/82 20 07

911 Cabrio, 1000 km, Bj. 89, 92.900,-; **944 Aut.,** Bj. 86, 45000 km, Leder, 38.900,-. Autoh. Götz, 07157/4071

944, Bj. 85, weiß, 19000 km, VB 32.500,-. Tel. 0221/637984

924 Turbo-Teile, und Fuchs 7+9x16, mit neuen Reifen. Tel. 0234/460382

PORSCHE-MOTOREN und -Getriebe
neu, überholt, gebraucht, mit Garantie.
REPARATUREN, Ersatzteile.
Fa. BRAUN, Tel. 0721/787208 H

944, 3.87. V.A.G. Rittersb. Telefon 0631/202400 H

Verk. Carr. Cabr., Brandsch. 07452/76463

Suche 911, Unf./Mot.sch. 07452/76463

928 S4, Bj. 3.88, Aut., 8000 km, wie neu, Werksgarantie, Inz. mögl. Tel. 030/8931105 oder 7919503 H

AXON-LEASING
PORSCHE 928 S4, EZ 10.88, dkl.gr., Leder, Aut., Klima, o. Anz. u. km-Begr. · 089/286017

Suche privat 911 Carrera mit Vollausstattung, max. 50000 km, Preisvorstellung bis DM 55.000,-. Tel. 07195/63409 priv., 0711/2094124 Gesch.

911 RS Touring, im Originalzust., EZ 14.5.73, Fgst.-Nr. 9113601137, nur ernsthafte Interessenten. Tel. 030/7919503 oder 8931230 H

944, EZ 6.82, km orig. 88000 km, EFH, Color, 2. Sp., Radio-CR, DM 20.800,-. Allgaier Automobile, 0751/51400 H

928 S4-Leasingübernahme, EZ 10.3.88, 30000 km, espressobraun, Leder mahagoni, Kat., Autom., Sperrdiff., elox. Felgen, 8fach bereift, Alarm, RC-Ludwbg., 24 x 2620,-+ MwSt., Übernahme ab 1.3.89 möglich. Tel. 0771/62011/2. ab 20 Uhr: 61839

944
Automatik + 5-Gang
1982–1988 gesucht
BAOTIC GMBH · Telefon 069/420985-0
Telex 411766 · Fax 069/419239

911 SC, 7.82, P7, 7+8", Extras, 2. Hd., 35.500,- DM. Tel. 04941/63363

Carrera 4, LT 2. Quartal 89, Ausstatt. wählb., gg. Geb. Chif. MK03/248404

928 S, Bj. 82, 5-Gg., Volleder schwarz, weinrot-met., 115000 km, Top-Zust., v. Extr., VB 37.500,-. 0711/318912

911 Turbo, 4.81, 49000 km, unf.fr., grün-met., Vollausst., v. Privat, VB 57.000,-. 09924/7006

911, 1.89, fabrikneu, Extr., 8% u. Neupr. abzug. Tel. 09401/1813

Suche gebrauchte Ersatzteile 911, 944, 928. Automobile Roock, 0214/66146 H

911 Carrera, 5.88, 8000 km, blauschw.-met.-DB, Klima, ESD, Turbo-Spoil., Sports., Sitzhzg., Volleder, Sportlenkr., Color, Breitr. m. Felgen, Heckw., Soundp., FP 94.000,-, mit Garantie 5.90, Tel. 0621/699905, ab 17 h

Suche Automatikgetriebe f. 924er. Tel. 04193/7250 od. 040/5116833

Porsche 911 Turbo, Neufahrzg., Mod. 89, 190 km, schiefergrau-met., Led. grau, sofort lieferbar, Vollausst., gew. Leasingvermittl. 125.000,- DM, 25.000,- DM à Kto., 42 Mon. à 2370,-. Restwert: 20.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

PORSCHE
Direkthändler Wuppertal
Partner beim Kauf - Freund beim Service!

924 S, weiß, 6.87, Hubdach, Sportfahrw.	DM 40500,–
944, weiß, 9.86, Hubdach, Heckwischer	DM 39950,–
944 Turbo, zermatt-met., 5.85, Klima, Rad., Ledersitze	DM 49950,–
944 Turbo S, sub rosa-met., 12.87, ABS, Rad., Sperre, Klima	DM 75950,–
944 Turbo S, rot, 4.88, ABS, Radio, Sperre, Klima	DM 84950,–
928 S, moosgrün-met., 10.83, SSD, Klima, ABS, i. Ka.	DM 56050,–

Über 30 Porsche Neu- und Gebrauchtwagen im Angebot.
Bevor Sie sich entscheiden - sprechen Sie mit uns...
AUTO MAGNER
Tel. (0202) 751070 · Fax (0202) 755215

911 Turbo 3.3 Ltr., 300 PS, oakgrün-met., 1. Hd., 2.79, 81500 km, jede Insp., Bestzust., Volleder, Klima, Fu.-Felgen, i.A., DM 49.900,-. 02354/2881 H

944 II, EZ 6.85, Klima, Color, CR, steingrau-met., 32.900,-. Allgaier Automobile, Tel. 0751/51400 H

911 Coupé, 77. Tel. 07146/41717

Speedster, gg. Geb. Chiffre MK02/248260

Speedster gesucht. 089/3002403

924/944 Turbo-Umbau, 125 PS, 225er, 5-Gg., 13.500,-. Tel. 09321/33873

928 S, Bj. 85, blau-met., 5-Gg., 120000 km, Extr., 45.000,-+ MwSt. 0761/62449

928 S4, 87, Autom., 40000 km, 2x Klima, DM 92.900,-, Inz. 0221/512881 H

356 Raritäten, Speedster, Bj. 55, Convertible D, Bj. 59; Roadster/A Cabrio, Bj. 59; B-Coupé, Bj. 61, 1. Hd.; C Coupé, mit LSSD, Bj. 64. Tel. DK-0045/6/610266 nur abends

911 Targa, 8.82, 138000 km, braun-met., div. Extr., TÜV 1.90, DM 33.000,-. 06220/6000

Porsche 944 TURBO, Bj. 86, 1. Hand, 37000 km, steingrau-met., Targa-verbreitert, hinten 10''x16, vorne 82x16 Blaup. Berlin IQR, Wertgutachten DM 67.000,-, für DM 52.000,- zu verkaufen. Tel. 069/736863

356 B Cab., 61, T5, unrestaur., kompl., 17.500,-; **356 C Cab.,** 63, unrestaur., m. Neut., 21.500,-. 07355/1414 H

Porsche 911 Targa, 217 PS, Kat., Modell 1988, 22000 km, ind.rot, 69.800,-. 07157/4077, V.A.G. Götz H

928, 78, 1. Hd., 55000 km, Extras, Scheckheft, DM 22.900,-. 02244/2350

928 S, Bj. 78, DM 26.700,-. Telefon 05161/6778

Porsche 911 Turbo, EZ 7.88, 17200 km, 1. Hd., schw., Ganzled. schw., Extr., gew. Leas.vermittl., 112.000,- DM, 12.000,- DM à Kto., 42 Mon. à 2370,-. Restwert: 20.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

911 Targa, 3.86, 45000 km, Leder, Extr. 1 Hd. Top. 57 800.- 0271/75857

★ Spiegelglanzpolieren sämtlicher Leichtmetallfelgen
★ in bester Qualität
HBF GmbH · Klosterstraße 85
7417 Pfullingen · Telefon 07121/78378

Su. Carr. Cpé. v. Priv. 05300/6137

Privat sucht: Carrera Coupé, Turbolook. ab 2.85. 07231/53544 o. 358686

Unfall 928 S, 1983, Leder, Klima, 32.500,-. Tel. 06621/71656

928 S4, EZ 9.86, 48000 km, 1. Hd., erstklassiger Zustand, schwarz, ESSD, heizb. Sitze, VB 84.000,-. Tel. 0711/57640 von 8 h bis 16.30 h

944 Targa, Mod. 87, ind.rot, v. Extr., VB 38.700,-. 07552/1391

911 Carrera 4, alle Extras, lieferbar 2. Quartal 89, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Chiffre MK02/248709

959, in weltweit einmaliger Farbe und exklusiver Innenausstattung gegen Höchstgebot zu verkaufen. Chiffre MK02/248711

20–25 gebrauchte oder überholte Porsche-Motoren
mit Garantie auf Lager.
Unfall-Ankauf
Großes Gebrauchtteile-Lager
Firma Tebernum · 02845/8138-39
Ab 18 Uhr: 02153/730561 · Telex 8121282 twue

928 S4, 88, 5-Gang, dkl.blau, Led. schw., 104.900,-, Inz. 0221/512881 H

944 Turbo S, 250 PS, rot, 9.88, 7500 km, Klima, Sportsitze, Sitzheizung, Leder, Hubdach, RC kompl., Strosek-Ausp., NP 104.000,-, für VB 82.000,- von Privat. Tel. 05131/54443

944, Bj. 2.86, 42000 km, Extras, VB 33.000,-. Tel. 07152/72712

924 Turbo, Targa, EZ 6.81, Extr., VB 13.800,-. Tel. 07159/3530

Speedster-Vertrag, LT 4.89, geg. Gebot. Chiffre MK03/248808

911 Carrera Coupé, 88. 05422/6686

911 Carr. Cpé., EZ 10.83, 81000 km, 8" + 9" Fuchs, zinn-met., Leder, Klima, ESD, Stereo, Clarion, 12 Lautsprecher, unfallfrei, sehr gepflegt, DM 39.900,-, MwSt. kann ausgewiesen werden. Tel. 05732/81002

911 Cabrio Carr., Bj. 87, 20000 km, schw., einzigartige Ganzleder-Ausst., (Büffelleder lila), VS. 07152/26046

Suche
PORSCHE
Biete Top-Konditionen
Tel. 089/8507422 · Fax 8509327

911 Cpé., 2 Ltr., 66, Orig. u. ungeschw., Italienimp., 11.500,-. 07355/1414 H

935, 2.4 Ltr., 70/87, TÜV 90, 8+9", DM 18.000,-. Tel. 0221/813837

944 Turbo, Kat, EZ 4.87, 42000 km, unfallfr., Scheckh., weißgoid-met., Stoff dkl.braun, Klima, 2. Spieg., Color, gewerbl. Leasing-Vermittlg., DM 52.500,-, Anzahl. 12.500,-, 42 Mon. à 946,40 DM, Restwert 12.000,-. Uwe Ohlsen Automobile. Tel. 06221/862071 H

Suche Turbo 3,3 Totalschaden oder Motor/Getriebe/Bremsanlage-Turbo, Barzahler. Tel. 05923/3888

Carr. Cpé., 86, 30000 km, SSD, F + H, Fuchs, 59.900,-, Inz. 0221/512881 H

Suche 959. Telefon 02381/32027

911-Barankauf, alle Jahrgänge, rufen Sie an, komme sofort. AVG Krefeld. 02151/547638 H

924, 944, 944-Turbo-Bausatz 1000,-; 944, 944 Turbo-Heckschürze ab 250,-; 924 Kotflügel 250,-; 911, 930 Heck- u. Frontspoiler, 944 Türschweller 300,-. Porsche-Gebrauchtteile. Suche Unfallwagen. 02041/43144 H

HOLLÄNDER
kauft Unfallwagen
Barzahlung
Telefon 0234/534400 H

Heckspoiler 3,2 - 3,3, nur DM 598,-. Tel. 05254/69474 H

Carr. RS od. RSR ges. 02304/68347

Kaufe Porsche, a. Unf. 089/6990944 H

Felgen verbreitern, Rep., Polierg., 7-13"x15+16 vorrätig. 0214/75126 H

Su. unfallbeschäd. DB + Porsche a. Totalsch. Telefon 089/606700, Fax 0896096985 H

Suche dringend Porsche, Bj. 70-74, auch Umbauten in gutem od. leicht reparaturbed. Zust. T. 02651/76425 n. 19 h

CUP Gebrauchtteillager Nord Motoren u. Getr., f. Porsche m. Gar. (auch Carr. u. Turbo), Kaross.-teile etc., Umbauten. An- u. Verkauf v. Unfallfahrz. Tel. 040/5116668-9 H

944 S, 16V, 4.87, v. Extr. 07145/4802

Porsche-Motoren u. -Getriebe, überholt, gebr., mit Garantie, Repar., E.-Teile. R. Dutt, 7000 Stuttgart 30, Tel. 0711/816160 H

Su. 911 E od. S Targa. CH-0041/32533208

Suche 911, auch defekt. 07272/73465

Kaufe alle Porsche, auch mit hoher Laufleistung und Unfallschäden. Zahle über Liste sofort bar. **ABC-Automobile - Düsseldorf,** Tel. 0211/211811 und 721119 H

Porsche Barankauf
911, Turbo, 928 S4, 944 · Fax 0221/529515
Sofort. Kaufentscheidung u. -abwicklung
0221/522331 + 069/4980140 · Tx. 411834 H

Carr. Cpé. 4.87, Klima, Led., Fuchs, DM 69.900, Inz. T. 0221/512881 H

Su. 911 Cabrio, 86/87. 02463/401 H

Teile: 1 Turbo-Hecksp., Fuchsfelgen + Reif., Teile a. Anfrage. 06055/7785

Barank.: Alle Mod. z. Topkondit. Auto-Salon Singen, 07731/67094-5 H

928, Bj. 11.77, bester Zust., Klima, FH, neu. RC, Tempom., alle Verschleißteile neu, DM 28.500,-, Inzn. 928 S, Mercedes o. BMW. 07531/52174

Kaufe Porsche-Rennersatzteile, f. 904, 906, 908, 3 Ltr. RSR etc., Angebote an 6/8 Zyl. F-0033/80358339

Su. 911 Turbo, ab 87. 02233/66253

928 S, 26, 5.78, 50.000,-. 05161/6778

356 Carrera GT, Fabrikfzg., Aluheck, 1500 ccm, Mot. 692/0, GT-Bremsen, Zust. 2, gg. Geb. Chiffre MK02/246578

959 gesucht. Tel. 06221/400333

Suche Unfall Carrera Cabrio, auch Totalschaden. Tel. 0451/67892

944, 4.87, weiß, 21000 km, neuw., HD, Servo, RC usw. T. 02620/8282 ab 17 h

944 Turbo Cup, 250 PS, 4.87, 8000 km, unf.fr., top f. Cup 89, G/NGT, Club-Trophy, Str.-Zulg., DM 65.000,-. Tel. 0241/12024 od. 171478

Speedster-Vertrag, Turbolook, 231 PS, Ausstg. frei, 1. Halbjahr 89, Angebote unter: Chiffre MK02/247062

GEBRAUCHTTEILE-VERKAUF
911 – 924 – 928 – 944 – 930
Motor - Getriebe Instandsetzung
alle Spoiler, Wärmetauscher für 911
7000 STUTTGART 1 0711/285969

Carr. Coupé, 1.86, 37000 km, weiß, wie neu, 7 + 8 Jx16, F/H. Spoiler, Volled., Klima, Sperre usw., NP 88.000,-, priv. 59.500,-. 02841/23932

Sport-Endschalldämpf. 911, 1/2- + 4-Rohr m. §. Fa. Eisenmann. 07150/4880 H

Carrera-Mot., 3,2. T. 06101/84213

911 Carrera, EZ 2.88, 10000 km, a. Extr., schw.-met., günst., Leasing, unf.fr. 07123/31813, ab 18 Uhr 33801

928 S, Mod. 84, sup. Zust., v. Extr., 45.900,- v. Priv., T. 05428/768

944, 3.87, V.A.G. Rittersbacher. Tel. 0631/202400 H

Porsche 928 S4, EZ 9.86, 5-Gg., weiß, Leder bordeaux, DM 79.000,-. 0731/619168 od. 69750 H

3,3 Turbo, 4.87, blau-met., 21000 km, unf.fr., viele Extr., VB 91.500,-. Tel. 07452/65982

911 Coupé, Mod. 88, SSD, Spoiler, 63.000,-. Export. 0451/31882 H

928 S, 32V, Kat., 10.86, Autom., SSD, 54.000,-. Export. 0451/31882 H

944 S, Bj. 3.87, 35000 km, Hubdach, Kat., weitere Extras. T. 07044/5817

Liebhaberstück, 911 Carrera, 3,0, 200 PS, indischrot, 7+8" Fuchs, v. Priv. im 1a Pflegezust., umständeh. abzugeb., evtl. Inz. mögl., VB DM 25.800,-. Tel. 05232/67549

KANNACHER GT RACING

Europas 2.größtes Ersatzteillager Unfallwagen-Ankauf täglicher Versand Telefon 02151/391039

Speedster-Vertr. gg. Höchstgeb., 2. Quart. 89. Angeb. u. Chif. MK02/247605

Unfall 944 Turbo S, Blechschaden, Bj. 12.87, alle Extras, 25000 km, DM 50.000,-. Tel. 07146/42004

928 S4, ohne Kat, Neuwg., schw./schw. Leder. Tel. 02152/4120

2 orig. Porsche 959 Recaroled.sitze, schw., 4850,-. 07191/62906

911 Targa, Bj. 77, 165 PS, 2. Hd., schwarz-met., orig. 70000 km, Extras, DM 21.500,-. Tel. 0231/452165

356 B Coupé, Bj. 63, Concours-Zust. 1, gg. Geb. ab DM 49.000,-. Tel. 0711/7543681 od. 793001

911 Targa, EZ 4.88, schw./schw., Fuchs 16", RC, VB 74.800,-, MwSt. ausweisb. 089/781093 od. 08151/89251

928 S, Autom., 8.86, 1. Hd., erst 18000 km, preußischbl.-met., Led., Vollausstg., nur 79.900,-. 0201/5101153

BELGIER kauft Unfallwagen zwecks Export Telefon 0234/52519
nach 19 Uhr Telefon 0234/410333

Gemballa Carrera Version 1, EZ 3.87, 65000 km, preußischbl.-met., tiefer, Fuchs 7x16/9x16 ET-7, 205/245 P700, Topzust., a. Extr., DM 58.500,-. Tel. 06204/79024 von 8-17 Uhr

Speedster-Vertrag, gg. Geb. Chiffre MK02/247884

Su. 911/928, Unf./def. 05373/7897

928 S, Bj. 2.86, S4 Motor, US-Kat, silb.-met., Leder schw., alle Extr., 53000 km, VB 70.000,-, keine MwSt. Tel. 07231/82896 o. 07234/790

911 Carrera Cabrio, rot, Bj. 85, Led. weiß, 76000 km, 55.000,-. 02841/64584

Schlachte 944. Tel. 08727/1016

SPEEDSTER ges. 06221/400333

944 Targa II, neues Mod., Bj. 85, Extras, VB 31.500,-. 06121/601987

Kaufe jeden Porsche, auch def. od. Unfall, zahle Höchstpr. 089/1781864 H

911er Motoren, überh. + gebr. 06103/42187 H

Nie mehr Rost: Polyesterteile f. 911 ab Bj. 66, RS 73, 74, G-Mod., Kofferhaube, Fr.-Spoiler, vord. Kotflügel, Heckstoßstange, Clubsportteile. 08141/92235, v. 8-16 Uhr H

Versch. Kaross.- u. Umbau-T. 06335/5613 H

Qualitäts-Verdecke
Teppiche Hardtops Leder
Thomas Härtel
CABRIO+SPORTAUTO
PF. 660 K, 7440 Nürtingen 6, ☎ 07022/58 84

911 SC, 23.500,- DM. 0652/3241

928-Teile zu verkaufen. 09384/290

928 S, Strosek, gr. kompl. Umb., Bj. 6.83, 57000 km, Fzg. v. 2 J. stillgel., VB 56.000,-, Inzn. 0221/415826

911 S Coupé, VS. 07272/73465

Carr. 4, LT 8.89, Ausst. n. wählb., abzugeben. Chiffre MK03/249473

911 Targa, 33000 km, 204 PS, ind.rot, Extr., w. neu, 43.500,-. 0791/84411

Porsche 911 Turbo, 4.84, 1. Hd., 43000 km. 06586/1013, werktags H

944, 82, rot, Rial 7+8, 160000 km, DM 18.900,-. Tel. 02302/62833, ab 19 h

SC Targa, 81, 95000 km, platin, makellos, Fuchs, HiFi usw., inkl. MwSt., Inzn. TR 6 o. and. Cabrio. 05250/7083

Speedster, LT ca. 2. Quart., gg. Höchstgeb. abzugeb. Chiff. MK03/249542

930 Turbo, 300 PS, 2.86, 55000 km, alle Extr., Sportfwk., DM 80.000,- inkl. MwSt. Tel. 07041/46029

DM 350.000,- für Speedster in Schmalversion gesucht! Zahle bar. Angebote unter Chiffre MK03/249174

Für 356: Getriebe, div. Ersatzt.; für 928 div. Blechteile. 07042/77874

944, Bj. 83, ATM 90000 km, rot-met., 2 el. A.-Spie., Col., 2. Hd., Scheckh., 7x8" Fuchsf., 205/225 Pirelli, DM 19.800,-. Tel. 07134/14145

PORSCHE Kalender
Original 1989er **PORSCHE** Kalender.
Zu bestellen gegen 50,– DM (internat. Scheck) bei:
Andersson Import
P.B. 216
1360 NESBRU
Norwegen
(Ganz Europa)

911 Cabr., weiß, 85, 19000 km, Volleder schw., Klima, Fuchs, Stereo, Tempomat, sehr gepfl., keine MwSt. VB 62.000,-. 02271/54730

944, Bj. 1.86, 70000 km, weiß, innen bordeaux, 7+8J Fuchs, Lederlenkrad, 2. Spg., Turboheckschürze, scheckheftgepfl., Topzustand, DM 33.000,-. Tel. 07202/6432

928 S, 2.84, 310 PS, Autom., Ganzleder, Klima, blau-met., 49.900,-. Nehme DB od. Porsche in Zahl., Tel. 0421/875560, Fax. 0421/875568 H

911 Carr. Targa, 5.85, 66000 km, silb.-met., Led. rot, Fr.- u. Hecksp., v. Extr., unf.fr., 2. Wag., kein Winter, 1a Zust., 54.000,- inkl. 02406/79473

Unfall-Porsche Carrera, Bj. 85, Leder, met., SD, Seitenschad., fahrbereit, DM 37.500,-. Tel. 0234/534400 H

Fuchs 7/8Jx15-185/70-215/60 VR m. P7, 8/9Jx16-205/55-225/50 VR, neu, Tel. 04205/484

911 Motor 2,7 Ltr., 150 PS; Zylinderköpfe v. 2,2 E bis 2,7 S. 0561/525689

911, ab 7800,-, 8 Stück. 0652/3241 H

Suche dringend Hardtop für 911 Targa, Bj. 12.81. Tel. Gesch. 030/8826696, Priv. 030/3059307

Achtung! Achtung! Achtung! Suche dring. alle Porsche auch Unfallsch., Motorsch. u. hohe Laufleistung, zahle über Listenpreis sofort bar. Fritz Kluge GmbH. 02103/40922 H

Speedster-Vertrag zu verk., schw., schw. Leder, LT April, weg. Auswanderung, für 25.000,-. 02102/66121

944 Turbo, 10.85, 68000 km, Fuchs, Targa, Servo, ZV, Heckw., Alarm, Scheckh., indischrot, DM 43.500,-. Tel. 02365/14272 o. 42697

928, 9.78, orig. 98000 km, grün-met., TÜV neu, Autom., el. FH, RC, Leder, techn. + opt. 1a, zus. 4x225/50 VR 16, DM 24.000,-. 06073/2625

928 S, Autom., meteor-met., 12.86, Tel., Leder schw., Klima, ESD, RC, ZV, el. FH, 40000 km, Leasing 2300,- mon. noch 12 Mon. 09158/391 o. 1214

Rep.-Leitf. 928, 356. 069/578987

Porsche 924 Turbo, 177 PS, scheckheftgepfl., neuer Turbolator, TÜV neu, Bj. 8.79, DM 14.600,-. 07063/351

PEFA-924/44, Aerodynamik – Design – Zubehör; Farbkat. 10,- (Info kostenlos) bei Fa. PEFA, Mülhaldenstr. 8, 7302 Ostfildern 2, Tel. 0711/349207 H

924 S, JW, n. 32.500,-. 07941/62839

KAUFE BAR 911, 928, 944
Telefon 06331/800320 · Telex 452328
Telefax 06331/62335

911 Carr. Targa, 7.85, 1. Hd., 65000 km, ind.rot, Spoiler, Fuchs, Alarm, 2. Spieg., So.-Fzg. 02502/7327

944 S, WA, Bj. 6.87, satinschw.-met., 18 Extras, Preis VS. 0711/8701294

VW-Porsche

Überh. Wärmet. AT 228,-. Rep.-Bleche, 85,-. Getr., div. Teile. 069/865868

914/6, 160 PS. Tel. 07146/41717

914 2.0, indischrot, EZ 9.72, km 90000, rest., Zust. gut, TÜV/ASU neu, Lack/Reifen neu, 12.500,-. 0921/93366

Renault

R 5 GTE, Bj. 2.88, gordiniblau, 12000 km, 2. Hd., Radio, Sonnendach, DM 14.000,-. 0201/666564 oder 608788

Schön. A5 Turbo, 83, 64 PS, o. TÜV, 3500,- o. Tausch. T. 02993/1233

R 5 Turbo 2, 84, 200 PS, Gotti, 19.900,-. Tel. 0221/561361

R 17 TS, königsblau, nur Sommerfzg., Bj. 77, Frontspoiler, E-Faltdach, tiefig. Alu-Felgen, Sonderlenkr., König-Sitze, div. Ers.t., TÜV 9.89, VB 4900,-. Tel. 06427/2177 ab 20 h

R 5 Turbo 1, Rallye, 265 PS, Gr. B bzw. H, VB 45.000,-. 0211/347133

Renault 21 Turbo, Bj. 88, 25000 km, schwarz, 175 PS, 227 km/h, SuperhiFi, in 7,4 Sek. 0-100 km/h, nur 28.500,-. Autohaus Stüben. 4650 Gelsenkirchen. Tel. 0209/38176 H

R 5 Turbo 2, 29000 km, perlmuttweißmet., Color, RC, langer 5. Gg., ca. 185 PS, Drittfzg., Pr. VS. Tel. 0681/751504 ab 20 h u. 72244 tagsüber

Turbo 1, Bj. 81, Orig., wie neu, rot-met., VB 32.500,-. T. 0208/20317

Espace 2000-1, Kat., 4.87, s. v. Extr., NP 64.000,-, für 35.000,- zu verk., Tel. 07821/67700

Fuego GTX 2,2i, steuerfrei, letzte Serie, ganzsilber, Glasda., Col., Alu, Led./Alcantara/Velour, gepfl. Somm.-Fzg., 79000 km, TÜV 9.90, DM 11.900,-. Tel. 07056/562 oder 3818

Caramba Scheiben-Reiniger

Renault Alpine

V6 Turbo, Europacup, rennfertig mit Zubehör, Preis VS. T. 07034/5169

A 310 V6, Bj. 82, 95000 km, schwarz, tiefer, VB DM 20.500,-. Tel. 07121/34975, ab 18.30 Uhr

A 110 1300 VC, 75/89, blau-met., inkl. Gordini-Motor 100 PS, DM 18.500,-. Tel. 0531/875668

V6 Turbo, 200 PS, Bj. 87, Leder, HiFi-Stereo-CR, 44.000,-. 09522/1706

A 310 Gr. 4, EZ 4.81, 58000 km, 5-Gg., nur Sommer, Extras, VB 22.000,-. Tel. 0201/311508

V6, GT, 86, def., 19.800,-. 06523/241 H

Su. A 310, auch Unfall, def. oder Totalsch., Barzahlung. 06523/241

Su. A 310, Zust. egal. 02106/60753 H

310 V6, s. günstig. T. 06523/241 H

A 310, Bj. 82, 16000 km, Gr. 1, rot, Gotti, Flügel, Schuppe, Spax, Fächer, Glasd., Seitenleisten usw., VB 32.000,-. Tel. 07832/4964 od. 8652

Barz. su. V6 Turbo, 1a Zust., für 5.89. Angeb. unter: Chiffre MK02/247630

Unfall Alpine V6 Turbo, aus 88, DM 19.500,-. Tel. 06103/23839 od. 51299 H

V6 Turbo, Bj. 87, Leder, Stereo, VB 44.500,-. T. 07034/5169

310 V6, s. günst. 06523/241 H

V6 GT, EZ 10.85, TÜV 11.90, delph.-met., neu ber., ca. 70000 km BAB, super Stereo, tech./opt. 1a, weg. Nachw. günst., VB 28.500,-. 0511/404544

A 110, Teile. Mot., Getr. etc. 0761/24145

A 310 V6 Unfall, 7800,-. 0652/3241

A 110, Top-Slalom ges. 0921/22321

V6 GT, rot, 85, w. neu, n. Langstr., 4 Mon. Garantie, 25.600,- VB. 0421/6361607

B9, 84, 23.000,-. Tel. 0511/778376

310 GT Unfall, 13.500,-. 0652/3241 H

V6 GT, EZ 1.87, weiß, 75000 km, Stereo-RC, Turboräder + Winterräder, VB 29.800,-. Tel. 02408/80532

A 310 V6, Bj. 3.78, 90000 km, schw., Devil, Spax, Schalensitze, DM 16.500,-. Tel. 02735/5901, ab 18 Uhr

17x A 310, Großauswahl. 0652/3241 H

Rennwagen

Formel 2 Toy, ohne Motor, VB 26.000,-. Chiffre MK02/247536

R 5 GT Turbo, opt. Rallye G/N, alles doppelt, 8 Alu, 18 Stahl, 35 Reifen, 8 Veranst., günstig. 06421/31209

Verk. Cup-Polo G40. 02208/5903

1 BMW 635 Schnitzer-Rennmotor, 340 PS, neu überholt, 1 BMW 635, Rennmotor mit 50° Vent., kompl. neu, mit Schieber, 365 PS, versch. H.-Achs-Übersetzungen, versch. GFK-Teile f. 635. Tel. 08141/92235, von 8-16 Uhr

BMW 325i, Gr. A, 86, mit orig. Linder-Teilen, DM 34.900,-. Tel. DK-0045/6986611

Motorhome, 11 m, Anhängerkuppl., Bj. 80, TÜV, Pace Arrow, Generator 6 kW, Vorzelt 10x4 m, ideal für Teams. Klima, 2 Sitzgruppen Heck/vorne, sofort abzugeben wegen Neukauf ex-BMW-Motorhome. Oettinger Marketingservice, Georgstr. 16, D-7524 Oestringen, Tel. D-07253/22220, Fax D-07253/25516 H

Rennwagen

V.A.G-Motoren, Gr. H, 1,6 Ltr., 2800,- bis 5000,-. 06747/7563

BMW 320, Gr. 5, Topzustand, orig. ex-Schnitzer-Werkswagen, 2,0 Ltr. 4-Vent., 300 PS, Randlinger-Motor, viele Ersatzteile, schnellstes Fahrzeug für Spezial-Tourenwagen bis 2 Ltr., gefahren von Walter Koenig. **2 Schnitzer Turbo-Rennmotoren, Gr. 5,** 1x 1,7 Ltr., 550 PS, neu, 1x 1,4 Ltr., 400 PS, neuwertig zu verk. Tel. D-089/724970, Telex 528 145, Fax 089/7238813 d. an Herrn Willy Koenig oder Walter Koenig H

Cup-Corsa E, Opel-Cup, div. Zub., Bj. 85, VB 12.000,-. 06151/41727

Replica

Bugatti, traumweiß, viel Chrom, Zubehör, VB 15.000,-. 02152/510340 H

DANKE! Für Ihr überaus großes Interesse an unseren Fahrzeugen während der Motor-Show Essen. Wir werden bestrebt sein, alles schnellstens zu erledigen - bitte etwas Geduld. AUTOMOBILBAU SCHEIB, Oldtimer- u. Sportwagen Replica-Herstellung, 8800 Ansbach, Tel. 0981/94646, Tx. 61755 SCHAN H

Neu Ausgabe '89 Neu Ausgabe '89 Neu
Der neue Replica- und Cabrio-Katalog bietet auf über 120 Seiten Replicas, nachträgliche Cabrio-umbauten, Buggys und verschiedene außergewöhnliche Fahrzeuge. Detaillierte Auflistung von Bausatz und Umbauteilen, Preise, Daten und Herstelleranschriften von A bis Z.
Bestellungen sind telefonisch, per Scheck oder DM 35,– in bar + DM 2,– Versand möglich.
Firma Weiss & Weiser GBR · Staufenstraße 12
7306 Denkendorf · **Telefon 0711/344303 oder 07023/3060**

Den Apal-Speedster und vieles mehr bietet **SM AUTOMOBILE,** Oldtimer-Repliken & Sportwagen als Bausätze und Fertigfahrzeuge. Komplettangeb. DM 5,-, vorab oder per NN: SM AUTOMOBILE, BEETHOVENSTR. 22, 8906 GERSTHOFEN. 0821/471166 H

MG TD neu, roter Traum, viel Zub., Chromteile. 0215/510340 H

NEU! M1-Replik auf Murena-Basis 115 oder 140 PS, Bausatz oder Fertigfahrzeug. Fordern sie bitte kostenlosen Farbprospekt an. Automobilbau Saier, Bolbergstr. 32, D-7419 Sonnenbühl-Willmandingen, Tel. D-07128/3636 oder 3600. H

Rolls-Royce

RR Pick-up, einmalige Sonderanfertigung, Basis Corniche, schwarz/rotes Leder, Aluminiumaufbau, Lkw-Zulassung, Superzustand, TÜV frei, DM 88.888,88. Tel. 0211/6802403 H

Rolls-R.-Verleih, T. 02426/5417 H

RR- + Bentley-Teile + -Literat. Import. 02331/380441, FAX 02331/380410 H

RR + Bentley, Gebr.- u. Neuteile, 1948 bis 1988. Koch, Tel. 0231/736853 H

Hochzeitsfahrten. Tel. 0211/4981333

Rolls-Royce-Verleih f. Hochzeit usw. Tel. 0731/60033 abds., Tx 712861 H

BENTLEY "T", RHD, 72, 69900 mls, 2. Hd., astrakhan/Led. tan, absol. Spitzenzust., gew. Leas.vermittl., DM 46.900,-. DM 6900,- à Kto., 42 Mon. à 946,40 DM, Restw. 12.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

RR-Teile-Import. 02102/15342 H

Bentley S3, Topzustand, Motor, Getr., Auspuff, Reifen neu, DM 59.500.-. Tel. 02102/60047

T 1, Bj. 74, Linksst., Long-Wheel-Base, chauffeurgepfl., 2. Hd., Mot. generalüberh., Preis VS. 0511/627181

Corniche Cpé., 75, RHD, schwarz, Traumzust., DM 64.500,-. 040/876440

Schwarzer RR, Silver Spirit, innen Led. mushroom (hellgrau), EZ 6.88, LP 290.000,-, FP 215.000,- zzgl. MwSt. od. Leasing mtl. 3982,50 zzgl. MwSt. Tel. 089/8129325 o. 8122236

Silver Shadow II, guter Zust., DM 69.900,-. Tel. 030/8055963

Rolls-Royce Silver Shadow Serie 1, Bj. 71, TÜV 91, sehr gepfl., RHD, schwarz, Leder hellgrau, Preis DM 39.000,-. Telefon 02331/380441, Fax 02331/380410

SS 1, '68, RHD, schw., §, 50000 mls., 45.000,- inkl. 0421/444240

Spirit 81, DM 92.000,-. 02633/96077 H

Bentley 8, Mod. 88, ABS, Einspritzmot., Turbo-Ausst., 158.000,-. 02633/96077H

SS I, 76, RHD, TÜV neu, alle Extras, SD, wie neu, 52.500,-. 040/876440

Rolls-Royce Silver Spirit, Fuel Inj., Kat., (US-Stand.) EZ 1983, 60000 km, 1. Hd., deutscher Brief, ebony, Led. cognac, gew. Leasingvermittl. DM 125.000,-. DM 25.000,- à Kto., 42 Mon. à 2370,-. Restwert 20.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

Rover

Range Rover + SD1-Ersatzteile, gebraucht + neu, Unfallwagen gesucht. Tel. 0211/7337711 H

ROVER-ERSATZTEILE
Schnell durch 2–3 Lieferungen pro Woche!
BERGER
Suitbertusstr. 6 · 4030 Ratingen · 02102/15342

Range Rover, mehrere neu u. gebr. Daewel Automobile. Tel. 0651/87063 H

Rover 2200 TC, Mod. 74, 96000 km, Topzustand, Liebhaberfahrzeug, Preis nach Vereinbarung. Tel. CH-Zürich 0041/1-3619091

Land Rover · Range Rover
Neu- und Gebrauchtfahrzeuge
An- und Verkauf
Zubehör · Beratung
ERSATZTEIL-VERSAND
Four Wheel Drive Automobilhandelsgesellschaft mbH
Markwinkel 3 · D-3401 Waake · Telefon 05507/847 · Telex 965216 fwdeb d

Rover-Ersatzteile verk., Unfallwagen gesucht. Tel. 06206/6874 H

ROVER

ORIGINAL-ERSATZTEILE
geben sofort Sicherheit und sparen später Geld. Mit Komplett-Garantie (1 Jahr ohne km-Begrenzung, auf Material u. Montage). Beim autorisierten AUSTIN ROVER Händler.
AUSTIN ROVER Deutschland GmbH
Am Fuchsberg 1 · 4040 Neuss 1

Range Rover- + Rover-Servolenkungen, Automatikgetriebe + Auspuffanlagen, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

Rover 800: F. 7,5 J×15 mit 205 od. 215/60 VR 15, F. 7,5 J×16 mit 205 od. 215/55 VR 16, Sportl. Ausr. Rover Serie 200, Montego, Metro und Mini. Bitte Unterlagen anfordern.
Lamm D-7594 Kappelrodeck · Weinstr. 29 Telefon 07842/2136

Rover V. d. Plas, 84, Klima, Led., 150000 km, VB 10.000,-. 07171/696

Rover VDP, Bj. 86, sucht. 02104/60705

Rover Vitesse-Motor. 089/776363

2x 825 Sterling, Nwg., Autom., DM 42.500,-. **825 Sterling,** 8.87, DM 39.900,-. **825 Si,** 2.87, Autom., DM 35.900,-. 0228/344071 H

3500 S, Mot., Autom., Getr. u. Teile OD komplett, VS. 0931/51741

Saab

SAAB 900 Turbo 16V, Cabriolet, Neufahrzeug o. Zul., 400 km, schwarz, Led. schwarz, el. Verdeck, Katalysator, DM 65.000,-. UWE OHLSEN AUTOMOBILE. 06221/862071 H

9000 Turbo, Kat., Bj. 1.88, 15000 km, VB 38.000,-. 0711/ 233111

Dauerabnehmer für Unfallwagen gesucht. 06251/73699

Auspuffanlagen für alle Modelle, sehr günstig. Tel. 06051/4064 H

9000 Turbo 16V, EZ 5.88, 42000 km, Kat., Klimaautom., Leder, Bordcomp., DM 49.900,-. Tel. 06344/2021 H

Saier

Wir bieten Ihnen in Deutschland das größte Programm an Oldtimer- und Sportwagen-Repliken als Bausatz od. Fertigfahrzeuge: Hot Rods, Trikes, M1, Cobra 427, Countach, SSK, Super Seven, Buggys usw. Fordern Sie bitte unsere neue Hochglanz-Farbmappe geg. DM 10,- an. **AUTOMOBILBAU SAIER,** Bolbergstr. 32, 7419 Sonnenbühl-Willmandingen. 07128/3636 o. 3600 H

Sportwagen

Exoten, Eigenbau, Replica, fahrbereit ab 90 PS, geg. bar ges. 0541/45663

Simca

Simca Rallye 2, gt. Orig.-Zust., 70000 km, VB 4500,-. Tel. 06432/5493, ab 18 h

Subaru

Subaru-Großauswahl! 0651/86503 H

15x Subaru-Gebrauchtw., ab DM 5950,-. Tel. 06331/800320 H

Suzuki

Suzuki-Großauswahl! 0651/87063 H

Verkaufen SJ 500 Volumex, Samurai, EZ 5.4.88, 22000 km, Sonderausst., Blpt. Ravensburg, Geräuschdämmkit, Bikinitop, Kompressoranlage, 115 PS, Edelstahlauspuffanlage, Monroe Gas Magnum, evtl. Reifen 275/8J, G+B Motorentechnik. 08441/71609 H

Jeep LJ 410, Bj. 84, 28000 km, alle erdenklichen Extras, VB 14.000,-. Tel. 06031/61433

Suzuki Swift GTi, EZ 9.87, 16000 km, 16V, 100 PS, VB 14.800,-. Tel. D-02293/1092

Toyota

Supra 3,0i, Turbo Kat, EZ 16.09.88, Bord, rot-met., 4-Gang, Autom., Vollausstg., 6500 km, VS, umständeh. abzugeb. Tel. 06121/603673 ab 13 Uhr

Cup-Corolla AE 82 16V, Frontantr., kompl. rallyefertig m. 30 Reifen, Ersatzteile aus Unfallwagen, Pr. 15.000,- VB. 05248/7874

1,6 Ltr. 16V-Motor, 14000 km, VB 2600,-, div. Teile. Tel. 08245/3173

Corolla Coupé, 16V, Gr. G/N, Bj. 5.85, Käfig usw., VB 7800,-. 07152/72712

Su. Celica ST Liftbg., (TA6), Bj. 4.82-84, bis 70000 km, unf.fr., nur gt. Zust. + TÜV. Tel. 07121/60256, Raum Stuttgart/Ulm

Celica GT 2.0 Kat., Bj. 87, 15500 km, anthr.-met., Radio, gepfl., DM 25.900,-. Tel. 07574/1384 H

Corolla GT Cpé., 16V, 11.83, 124 PS, 156000 km. Tel. 02681/3901

Toyota Celica Liftback

Heckspoiler/Kotflügelverbreiterung
Schwan Cabriolet GmbH
Entwicklung · Sonderfahrzeuge · Zubehör
Schollergasse 14 · 8700 Würzburg · ☎ 0931/704267

MR 2, rot, Bj. 10.85. 02241/29213

Supra 3,0i Turbo, 10.88, schwarz, Leder, 15000 km, Klima, Stereo-Radio, DM 50.400,-, wegen Ausl.-Reise zu verkaufen. Tel. 06071/23048

MR 2, weiß, 5.85, 47000 km, DM 16.500,-. Tel. 02735/5901, ab 18 Uhr

Supra Turbo Kat., neuw., 1 Jahr, Klima, Leder, ABS usw. 30% u. NP, 43.900,- DM. Tel. 02652/2496 (Wochenende); 0214/52759

Topgelegenheit! Supra 3,0i Turbo, Kat., 235 PS, rot, Targa, Klima, u.w. Extr., n. 3800 km, 7.88, jetz. NP 61.200,-, umsth. f. 50.300,- zu vk. 0721/563240

Corolla Coupé GT 16V, Hotline, 4.85, 71000 km, alle Extras, 1a Zustand, VB 13.000,- DM. Tel. 02102/471206

Supra Turbo, Mod. 88, 15000 km, Klima, Koni tiefer, 49.000,-. 09825/5219

Triumph

TR 7 Cabrio, Bj. 82, 55000 km, argentsilb.-met., Topzust., VB DM 9000,-. Tel. 0161/2725132

Stag V8, 146 PS, EZ 4.73, Autom., Hardt., restaur., neuer Mot., 19.800,-. 0521/25043 H

TR 7, 80, rot-met., orig. 80000 km, TÜV 2 J., VB 3500,-. 0911/437208

Bitte beachten Sie!
Zuschriften an Chiffre-Anzeigen richten Sie bitte an folgende Adresse:
Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG
Postfach 106036
D-7000 Stuttgart 10

TVR

E-Teile, Fahrzeuge. T. 02202/55133 H

TVR 3000, 77/90, 17.200,-. 02841/25054

Unfall-TVR 350i, schwarz, EZ 6.85, DM 15.500,-. Kfz.-Fa. 08121/3601 H

Veteranen

33jähriger Käfer! Erst orig. 73500 km! Sehr guter Zustand! Garagengepflegt! 9300,-. Tel. 030/8175565

190 SL, 7.57, weiß, 78000 km, 1. Bes. im Brief, 6000 km nach Totalüberh., Motor, Techn., Karosse, Chrom, Reifen, DM 55.000,-. 02151/595076

Rekord C, 68, TÜV 3.90. 0221/384672

Ford V8, 1936, 4-door-Sedan, Orig.-Zust., restaur.bedürftig, fahrber., 26.500,-. 0221/727186 o. 02236/46977

Ford 20 M P7 Coupé, Bj. 68, 1. Hd., orig. 49000 km, TÜV neu, Neuzust., DM 6500,-. Tel. 0711/512536 H

Citroen SIX 15, Bj. 1938, restauriert, NW. Chiffre MK03/249418

Volvo

Gebrauchtteileverkauf! Ankauf von Unfallwg., ab Bj. 80. 0203/62237 H

Frank, Eitorf, wir verk. **Volvo** u. a. EG-Autom., preisw., weltw. 02243/81111 H

Kaufe Volvos ab 83. T. 07841/3888 H

1800 E, ATM neu. T. 06101/7041 H

D-Süd Gebr.-Teile, verk./kaufe, Unfallwag. Tel. 07062/64367 H

Wer hat noch ständige Probleme mit Verarbeitungsmängeln an 480 ES, bitte melden bei: Prof. Dr. Fein, Lindenstr. 13, 8441 Aiterhofen

VORFÜHRWAGEN ZU SUPERPREISEN:

340 GL Nautic, 4.88, 8000 km	19900,–
360 GLT, 9.88, 7000 km	22900,–
480 Turbo KAT, 6.88, 7000 km	33900,–
440 Turbo, 6.88, 8000 km, o. ABS	28900,–
764 GLE TD, 9.88, 7000 km	52900,–
765 GLE TD, 9.88, 6000 km	54900,–

TOP-Leasing-Konditionen
AUTO-CENTER WALLHÄUSER GMBH
5900 Siegen · Hagener Str. 42 · 0271/40320

480 ES, JW, EZ 1.88, 22000 km, graphit-met., Kompl.-Ausst., von Privat, 8000,- DM unter NP, Finanzierung möglich. Tel. 069/66900932

1800 ES, EZ 73, TÜV 6.90, met., Alu, Leder, VB 19.900,-. 06181/75860

Gebraucht- u. Neuteile preiswert zu verk. Unfallwg. gesucht. 0441/31708 H

1800 ES, Bj. 72, 110000 km, 2. Hd., perfekt. Originalzust., rostfr., 1. Lack, Leder, Klima, 4-Gg. + OD, gepfl. Nichtraucherfzg., selten schön + techn. 1a. 05223/62291 od. 05221/26742

Verkaufe Volvo 1800 S Coupé. Tel. 07042/77874

VW

Golf GT, spez., oakgr.-met., SKD, Kat, v. WA, z. 26.02.89. 05355/8197

IOZ – Zündung für bessere Leistung
Günter Bassemir
☎ 07247/4727
Bernhard Hue · ☎ 02621/7170
Egbert Schiffer · ☎ 02428/2317

VW/Audi-JW, a. Mod. 07581/4004 H

VW-Jahreswagen, Modelle direkt aus Wolfsburg, ca. 20% unter empfohlenem Neupreis. Tel. 05364/3994 od. 1005 H

Neue Golf- u. Audi 80-Bremsscheiben, innenbel., 45,- DM, normal 23,-. Golf H4-Scheinwerfereins., 35,-. Bremsbelagset ab 15,-. Tel. 02631/53018 H

Jahreswagen/Halbjahreswagen, alle Modelle direkt v. WA, bis 22% unt. NP, Vermittlung, Tel. 0221/251073 H

Golf Cabriolet, 13000 km, EZ 4.87, schwarz, Radio, Topzustand, VB DM 22.500,-. Tel. 07821/67758

Rieger-Cabriolet, Ausstellungsstück, zu verkaufen, DM 49.500,-, Inzahlungnahme möglich. Tel. 04881/7085 H

VW · AUDI
Jahreswagen aus Wolfsburg
BROCK · Telefon 05361/53076

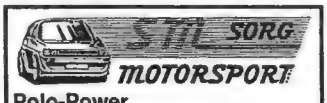
Suche Golf GTI 16V, Bj. 88/89, Klima, Kat., Leder, gg. bar. 0521/411502

Passat Var. CL 1, 6 Kat, EZ 4.87, tornadorot, div. Extr., DM 18.900,-. Tel. 04403/1728 nur Sa. und So.

Corrado, WA bestellt nach Wunsch, Abgabe 6.90, als JW. 05603/2858

Golf GTI 16V, Sondermod., Spezial, EZ 3.88, schw.-met., 4t., a. Extr., JW v. WA, ab März. 07133/6455

Rieger Golf I GTI, 170 PS, 1.9 Ltr., 3tlg., BBS 8x15 u. 11x15 205 u. 285er, Umbau 8.88, 16V Getr., Extr., VB 35.900,-. 07425/6588



Polo-Power

* 1.5 L – 110 PS	mit
* 1.3 L – 90 PS	T
* Doppelvergaseranlagen	Ü
für 75 – 60 – 55 – 50 PS	V
SM-Sportauspuff	
* für alle Polo-Typen mit TÜV	
* Katalog gegen 10,–	

Sorg Motorsport · D-7068 Urbach
Dieselstraße 18 · ☎ (07181) 89698

5x Syncro-Variant, 1986/1988, Geschäftswg. der VW-AG, ab DM 24.950,-. Tel. 0208/57051 V.A.G. H

Dom- u. Fahrwerksstreben
Die preiswerte Fahrwerksverbesserung in Stahl und Alu. Für Straße oder Wettbewerb. Für alle gängigen Fahrzeugtypen.
PONTUS-Handel, 5630 RS, ☎ 02191/5759

Pirelli GTI/1,6, 83, Dennert 134 PS, 125000 km, Umbau 60000 km, Konifwk., helios, SSD, Topzust., 1. Hd., VB 10.800,-. 0251/36771 od. 0221/415951

924, 79, weiß, 160000 km, FP 7500,-, s. gt. Zust. Tel. 07231/67288

Golf GT Spezial, 90 PS, schw.-met., SD, Bj. 26.2.88, Pr. VS. 05361/66292

4 - 5 PS mehr! GTI I 65,- DM, GTI II 69,- DM, weiße Blinker ab 29,- DM, Fahrwerke ab 498,- DM, Gillet-Anlagen ab 295,- DM, Leistritz-Anlagen ab 262,- DM. Drewske/Steffen, Postf. 160121, 4800 Bielefeld 16. T. 0521/77485 H

Suche Golf Cabrio, Bj. 79-83, GLi, Bedingung: weiß u. weißes Verdeck u. Sitze. Tel. 0651/22421

Cabrio + Limousine Käfer + Golf
Cabrioverdecke, Colorglas, Polsterleder, Felgen, GfK-Teile, Teppichausstattungen usw. · Preisliste und Muster:
P&P · Postfach · 7901 Beimerstetten/Ulm
☎ 07348/6662, 15–18.30 Uhr

Multivan, EZ 7.88, grau-metallic, 112 PS, alle Extras, außer Klima, 15.000 km, NP 53.000,-, VB 43.000,-. Tel. 04562/5844 od. 5445

VW-Transporter, 112 PS, Erstzul. 85, TÜV 90, div. Extras, 60000 km, VB DM 23.800,-. Tel. 08841/40362, ab 20 Uhr

Golf GT Spezial, EZ 2.88, Kat., 4türig, SKD, schw.-met., VB 20.900,-. Tel. 05371/3783

Scirocco I, 150 PS, Weber, 5-Gg., 4,46 Achse, Gr.-A-Fwk., Koni, höhenverstellb., 7x15, 8x13, Dist., s. v. Extras, Motor, Getr., Weber, Fahrwerk, VB 12.900,-. Tel. 07134/3244

Golf Tour, Turbo Diesel, atlasgrau, 4tür., SSD, RC, Kopfst. hi., div. Extr., verk. WA ab 2.89. 05361/773706

Golf GTI, Mod. 85, 50000 km, SSD, Met., VB 14.200,-. 07195/63177

Polo G40, EZ 8.87, 16000 km, 1a Zust., silb.-met., 20.500,-. 05304/2042

Golf Memphis, 2.88, JW/WA, 72 PS, silb.-grau-met., SKD, WDG. 05361/67052

Jub.-Käfer, 11.85, Tel. 05155/6504

Golf Cabrio, Bj. 6.81, 84000 km, 70 PS, rot, tiefer, Alu, s. gepfl. Zust., VB 12.800,-. 06432/5493, ab 18 h

DOMRÖSE DIESEL
Leistungsoptimierung
Telefon 089/1501920

Golf GTI, NWG, 15% NL. 02463/401 H

VW Corrado, WA bestellt nach Ihren Wünschen. Tel. 05361/36535

Polo G40, 115 PS, schw., a. Extr., Pr. VS. 040/5232864

Jub.-Käfer, neu: 13.400,-. 0541/586000

Telefon 02191 33305 / 02191 341388 / ab 17 Uhr 02335/7753
tuning VAG
z. B. Golf GTI 1.8 Liter 145–170 PS, ab 1850,– DM
16V, 155 PS, 1600,– DM
16V, 163 PS, 2900,– DM
16V-Kat, 153 PS, 2900,– DM
exkl. Fahrwerk bis 80 mm mit TÜV
1.6 auf 1.9 Liter neue Motoren
FIRMA EUGEN ERNST
Postfach 160268 · 5630 Remscheid

Scirocco GTX 16V, Kat., SSD, gr. L.-Masch. v. Batt., NS, Bj. 5.87, DM 28.000,-. Tel. 07131/89344

Polo G40, neu, Preis VS. 02529/1416

Golf GTI 16V, schwarz, SSD, Sportfw., Sportauspuff, Recaro, el. FH, Bordcomp., Lederlkr., Boxen vo. + hi., Bj. 9.86, 67000 km, FP 22.000,-. Tel. 08031/37115

Golf 1 GTI, Motor und Fzg. Neuaufbau Mai 88, ca. 1000 km, Schrick-Nockenw., Sportausp., Koni, 7", Vollschalensitze, ÜB-Käfig, 4- + 5-Gang-Getriebe, VB 7600,-. Tel. 06461/8362

US-Käfer Cabrio, 79. 0521/204312

Polo G40, 7.87, 9800 km, Col., schw.-met., RC, LM, VB 20.500,-. 04651/3630

Scirocco GTX 16V, EZ 8.87, 25000 km, VB 23.800,-. Tel. 08336/7387

Wer hilft bei Eintragung? ATS Cup-Felge 7x15 ET 20 195/50 für Scirocco I. Tel. 0271/353803

Suche Polo-Käfig. T. 06158/84330

Abarth-Ausp. neu, f. Käfer, 50 PS, geg. Gebot zu verk. 07161/26976

Edelholzausstg. für Golf, Scirocco und Käfer 1303. NP-Exclusive. 030/7953570 H

FÜR KÄFER, Typ 4, Motoren u. Teile, v. 80-180 PS, bis 100 PS m. TÜV, Bremsen u. Felgen usw. T. 07243/90311 H

300 VW-Audi-Jahreswagen v. WA.
ständig abholbereit in Wolfsburg 28
Hoffmann · Tel. 05365/613

Rieger Breit Golf GTI 16V, mitternachtsbl., BBS, 8Jx15/11Jx15 Pirelli 225/50x15, 285/50x15, div. Extr., Bj. 6.87, 10000 km, 43.500,-. 02525/4767

16V, Bj. 1.88, 184 PS, 2.0 Ltr., VB 29.900,-. T. 0202/440994

VW-Vertrag, Modell etc. frei wählbar, m. 8% Nachlaß abzugeb. 02593/263

Corrado, 1.89, Notverkauf: 39.900,-. 02203/301195/ 069/66821129

Polo G40, 5.87, 23000 km, Alu, Glasdach, VB 18.500,-. 040/417818

Golf GTI, Bj. 86, sehr viel Extras, ohne Motor, 8900,-. 0491/72063 abends

Golf GTI 16V, Bj. 9.87, 32000 km, SSD, schwarz, div. Extr., VB 21.500,-. Tel. 07136/20990

Golf GTI, 7.87, 26000 km, schwarz, VB 18.900,-. Tel. 02261/27060

Speedster Ostermann
Jagdgrund 1, 4530 Ibbenbüren, Telefon: 0 54 51 / 4 59 16
Cabrio-Bausätze, Kunststoffkarosserien, Hot Rod's, Felgen, Kotflügel
Speedster zum GARANTIERT günstigsten Preis

Farbinfo DM 10.-
neue Preise

VW

Traumbus, im Tuning SH NR 2 beschrieben u. abgebildet, davon gibt es keinen zweiten, a. Extras, die man sich denken kann, u. eine Stereoanlage von Alpine, f. 12.000,-, Leasingübern. o. VB 9500,-. 02207/6872

Golf GTI, Bj. 82, Topzust., LM, a. Extr., schw.-met., 9900,- VB . 02904/1729

WIR GEBEN IHREM AUTO FORM!
Rallye Sport Shop

RSS-Sportversion Golf II
Bereifung: 8x15 vorne
195/50/15 – 205/50/15
9x15 hinten
205/50/15 – 225/50/15
ATS oder BBS-RS
PROSPEKTE ANFORDERN!
(DM 5,– in Briefmarken)
Rallye Sport Shop
5210 Troisdorf 1, Frankfurter Str. 42
Tel. 02241/71926, Fax. 02241/70086

Golf GTI 16V, schwarz, SSD, EZ 4.88. Tel. 0711/706464

Achtung! Wer hatte schon mal Ärger mit einem in Kempten (Allgäu) getunten VW/Audi? Tel. 0831/97835

Super Golf GTI 16V Kat., Bj. 8.87, 4türig, alle Extras z.B. Servo, Klima, Volleder, ESSD, 3tlg. BBS u.v.m., NP 49.000,-, jetzt 33.800,-. 06021/55538 od. 53434

Globus-EG-Neuwagen
z.B. VW Polo Fox, 45 PS, fabrikneu, inkl. Colorglas, re. Spiegel, Mittelkonsole, Nebelschlußleuchte, DM 12890,–
Weitere Modelle auf Anfrage!
Bero-Center · 4200 Oberhausen · 0208/854021

Golf GTI, 7.86, 55000 BAB-km, schwarz, tiefer gelegt, 7x15/195-50 VR15 (neu bereift), alle Extras, Bestzustand, 19.000,-. 0221/341529+511033

Polo G40, schw., EZ 3.88, v. Extr., VB 25.000,-. 06533/3812

MARAX
SUPER-GOLFS
INFO
0711/257 69 96 + 254520

Käfer Wasserboxer, 98 kW, 0 km, vollrest., Schalensitze, Koni-Fahrw., Alu usw., teilfertiggestellt, abzugeben. T. 06441/35594 o. 06442/23370

Golf 16V-Sportsitze, zu verkaufen, 2 Monate alt. Tel. 05428/2343, ab 18 h

2x Krankenwg., VW-Bus, '80, kmpl. ausgest., 16.500,-. 0234/534400 H

Verk. Passat Kombi GT, 100 kW, Bj. 97, 45000 km, G.-Wag., v. Extr., NR, VB 25.000,-. 07131/162950, ab 18 h

Golf Cabrio, 83, 112 PS, alles weiß, LM, Color, RC, 12.900,-. 07621/55218

QUALITÄTS-VERDECKE
ORIGINAL-MATERIAL UND MERCEDESSTOFF
Teppiche, Sitzbezüge
Faltschiebedächer
Hardtops, Leder
● Montageservice
● Alle Fabrikate
● Große Auswahl
● Günstige Preise

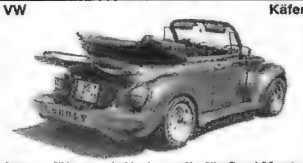
Thomas Härtel
kostenl. Farbprospekt von 7440 Nürtingen-Au Postf. 1708, Tx. 7267483
CABRIO+SPORTAUTO
07022/5884

Golf Syncro CL, EZ 8.86, 90 PS, 33000 km, 4trg., marsrot, Radio, DM 18.500,-. Autohaus Closter, Bruchstr. 31, 6796 Schönenberg. T. 06373/3074 H

Verk. Golf 16V Gr. A, Volkswagen Motorsport, DM 50.000,-. Tel. Frankreich: 0033-29610636 bis 19 Uhr

1303 Speedster, Autom., perlm.weiß, weißes Dach, 88 aufgebaut, nur DM 13.800,-. Tel. 0511/835847

Bauer Käfer 2,4 Ltr., 160 PS, ca. 1000 km, 7+9", 225/285er, w. Extr., 15.500,-. Tel. 08041/2232, ab 18 h

SCHULT
VW Käfer

Ferner führen wir Umbauteile für Opel Manta, DB Transporter, Corvette, Porsche 911
Farbgesamtkatalog gegen 20,– DM in bar (Vorkasse)
Inh. Werner Schult OHG · Kärntener Straße 30–32
4350 Recklinghausen · Telefon 02361/36035

Scirocco-Sondermodell Tropic, 95 PS, Kat., steuerfrei bis Feb. 92, EZ 6.86, TÜV/ASU neu, 47000 km, Alufelgen, 195er Breitreifen, rundum Spoiler, türkis-met., VB 18.250,- DM. Tel. D-04361/80862

EDELHOLZ-LOOK „ROYAL"
Passat fahren wird immer nobler!
Wurzelnuß-Ausstattung
nur DM 198,-
in.pro.
Papenstr. 41
2 Hamburg 76
040/251 31 31
Alles was Autos Spaß macht...
in.pro.®

Passat Var. GT Syncro, 4.85, 115 PS, Klima, ZV, WD, SD, RC, Alu, el. Sp., Servo, anthr.-met., 46000 km, DM 23.000,-. Tel. 07524/8062

Suche Golf GTI/16, Bj. 88, g. Kat., schw./Led. schw., Vollausst., bar. Tel. 0721/375970

Cabrioverdecke
Teppich- und Lederausstattungen, Hardtops
KFZ-Technik, 7300 Esslingen, Pf. 571, ☎ 0711 353064

VW+AUDI-JAHRESWAGEN: 3-12 Mon. alt. FA. Sonnemann. 06181/23262 H

...wenn's um Käfer geht...
Hoffmann Speedster
Bausätze, Rohumbauten, Fertigfahrzeuge, Felgen, Chromzubehör, GfK-Kotflügel, Hauben, Trittbretter
Umbausätze ab DM 990,–
Entwicklung · Herstellung · Vertrieb

Katalog DM 10,–
4060 Viersen 1 · Gladbacher Straße 330 · Telefon 02162/31145

Scirocco 1.8, 165 PS, opt. f. Rallye u. Slalom, a. Eintragungen, 4,53, TB, höhenverst. Fahrw. Fichtel u. S. usw. oder in Teilen, VB 9200,-. Tel. 07032/82270

Golf GTI 16V, EZ 1.88, 15200 km, schw.-met., BBS, Alu, viel Zub., VB 24.900,-. Tel. 07946/8321

VW- und Audi-Direktionswagen
Voss & Partner · 07245/2997+
06196/83777

Suche dringend Innenraumteile für Golf, Bj. 79/80, grün (Efeu). Tel. 07651/88091 oder 06343/4376

Polo Fancy, Steilheck, 45 PS, Kat, EZ 4.88, SSD, Col., met. usw., DM 14.300,-. Tel. 05232/87909 ab 19 Uhr

5x VW-Luxus-Busse, Geschäftswg. der VW-AG, 1987/1988, alle Motor-Versionen, ab DM 25.850,-. Tel. 0208/57051 V.A.G. H

Der Auspuff mit dem guten Ton!
Bitte Gesamtprospekt anfordern!

Erfurter Str. 4–6
D-2351 Trappenkamp
Telefon (04323) 4188–89

Polo GT, JW, 75 PS, helios-met., SSD, Col., div. Extr., 13000 km, VB 16.800,-, z. verk. ab 25.2.89. 0561/493823

Verk. VW-Caravelle CL, Bj. 5.84, beige-br., 8-Sitzer, 78 PS, W-Boxer, 8fach ber., 90000 km, VB 11.200,-. Tel. 06282/6204

SCHRICK®
Sport-Auspuff GSA 1
für Golf II 90 und 112 PS
mit EWG-Betriebserlaubnis
Dr. SCHRICK GmbH · Dreherstraße 3-5
D-5630 Remscheid 11 · ☎ (02191) 5613-0

GTI-Schreck, Abt-Polo, ca. 110 PS, Top-Zust., v. Extr., VB 9500,-. 07044/31042

Bodengruppe, für 1302/03-Cabrio u. Limousine, spritzverzinkt, DM 2900,-. Tel. 02151/35791

Wasser-6-Zyl.-Motor f. Käfer u. Bus! Info gratis, Käferteile-Katalog DM 12,-. Fa. Siegel, 5270 Gummersbach 21, Tel. 02261/52026 H

Die gebräuchlichsten Abkürzungen:

SD	= Schiebedach
ESD	= elektrisches Schiebedach
SSD	= Stahlschiebedach
LM	= Leichtmetallfelgen
ÜB	= Überrollbügel
ZV	= Zentralverriegelung
ATM	= Austauschmotor
ATG	= Austauschgetriebe
CR	= Cassettenrecorder
RC	= Radio mit Cassettenrecorder
AHK	= Anhängerkupplung
el. FH	= elektrische Fensterheber
Wi/Wa	= Scheinwerferwaschanlage
RHD	= rechtsgesteuert
LHD	= linksgesteuert
NP	= Neupreis
FP	= Festpreis
VP	= Verkaufspreis
EZ	= Erstzulassung
JW	= Jahreswagen
WA	= Werksangehöriger
VB	= Verhandlungsbasis
VS	= Verhandlungssache

Unzulässige Abkürzungen in gewerblichen Anzeigen:

VB	= Verhandlungsbasis
VS	= Verhandlungssache

inkl. MwSt.

Gewerbliche Anzeigen dürfen nur mit Endpreisen veröffentlicht werden.

VW Oettinger

Super Golf 2000 E 16V, Kat, neu, el. FH, SD, Spgl., Servo, ABS, super Stereo mit CD, Recaro vo./hi., kompl. Led., el. verstellb., super Fwk., 3tlg. BBS 7x15, Wert 80.000,-, gg. Höchstgebot. Chiffre MK02/247087

VW Caravelle Carat Oettinger, Bj. 84, T2300 Anlage 15000 km/1988, Sportfahrwerk mit 7J15/235/55, DM 35.000,-. Tel. 06408/7464

Golf 2.0-16V, 171 PS, Mod. 85, anthrazit, SD, Color, tief, 7x15, Sportausp., 49000 km, 21.800,-. 09971/31112

Tausch

Möchten Sie Ihr Auto tauschen oder verkauf.? ... Egal was Sie auch suchen, fordern Sie unsere EDV-Liste für Tauschobjekte an. 02631/23232 H

PSS Suzuki 11 R 16V 4 x PVM, 1 Jahr alt, zu tauschen geg. deutsches, amerik. Fzg. od. Geländewg. oder DM 20.000,-. Tel. 07748/5462, abends

Tausche Merc. 190 E, EZ 6.88 m. Extr. gg. Maser. Biturbo. Chiff. MK03/249314

Verschiedene Marken

EG Neuwagen:
ab: Fiesta 10.800,-, Corsa 10.999,-, Kadett 13.500,-, Polo 11.999,-, Suzuki 8999,-, Fensterbus 10.999,-, Daihatsu 9300,-, Peugeot 205 10.999,-, Lada 6500,-, Allrad 12.999,-, Subaru 10.999,-, Nissan Micra 9999,-, Honda Civic 15.999,- Auto-Mertes, 5440 Mayen. 02651/3011, 500 Autos+Merc.-JW H

Su. Unfallsch. ab 83! 05222/15962 H

Bei allen Anfragen beziehen Sie sich bitte auf mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Steinwinter-Ferrari Cabrio, priv., nur 4000 km, FP 14.900,-. 0531/873388

NEU! Chiptuning f. alle Fahrzeuge m. "Motronic + Digifant" etc., ab DM 199,50, Leistungssteigerg. zwisch. 7 u. 100 PS mögl. CARAT by DUCHATELET/JR Accessoires, 02234/63302 H

Neuwagen mit Doppelgarantie, z. B. Peugeot 205 ab 10.600,-, Opel Kadett 13.200,-. Fordern Sie Ihr persönliches Angebot. Auto-Hähn. 06442/23370 H

NEUWERTIGE MOTOREN+GETR. Turbo-Diesel: Range Rover, Lancia Diesel: BMW 324d, Uno, Fiesta, DB, DB 500 SE, DB 190 E, VW 1.8i, XR3i, BMW 320i, GTI 16V, CSi 2.0 Ltr., Omega usw., Schindelar Center. 089/429125 H

Einer der größten Unfall-KFZ-Händler im Rheinland (Koblenz) bietet ständig über 150 Unfall-KFZ der verschiedensten Typen an u. sucht ständig auch Dauerabnehmer. Haus d. Unfall-Fahrzeuge Dietz GmbH, 02630/7260/61 H

Literatur

ams-Sammlung 70-79 und 85-87, je Heft DM 2,-. Tel. 05152/61236, ab 18 h

Stellengesuche

KFZ-Meister, 26 Jahre, sucht neue Tätigkeit, z.Zt. n. bei der BW, Entlassung 30.9.89, betriebliche Ausbildung ab 1.4.89 möglich, wobei dem Betrieb keine Kosten entstehen. 05052/3567

Rennmechaniker, 22 J., sucht f. Saison 89 neuen Wirkungskreis, Erfahrung Gr. A ist vorhand. Chif. MK02/248608

Stellenangebote

REISEHOSTESS FÜR FORMEL-1-TEAM, Service, Hotel- od. Küch.ausbildg. sowie Engl. Voraussetzg., gt. Umgangsform., gepfl. Aussehen, festangestellt od. Teilzeit, Bew. m. neuestem Ganzbild an: Chif. MK02/247213 H

Verschiedenes

Führerschein in Gefahr?
Hilfe bei TÜV-Med.-Psycho-Test · mendel test-beratung · 2 Norderstedt Postf. 02/1742

C-Netz/Haustel./Fax/Anrufbeantw., bietet: Fa. Gutemuth, 0228/235349 H

Auto-Transporter, 2000 kg, Tandem verzinkt, DM 4380,-, kippbar DM 4980,-. LAV-Süd, Tel. D-09804/309 od. LAV GmbH, D-06431/74588 od. 74355. H

Automatikgetriebe aller Art u. deren Teile sehr günstig. 06051/4064 H

★ Spiegelglanzpolieren sämtlicher Leichtmetallfelgen ★ in bester Qualität
HBF GmbH · Klosterstraße 85
7417 Pfullingen Telefon 07121/78378

Suche "Motor & Sport", (1924-55), **"Auto-Jahr" und "Motor Revue".** Bekker, 4052 Lüttenglehn, Nr. 11

Becker Mexico neu. Tel. 08331/5335

RADARWARNER
alle Spectrum-Euromodelle - nur Originalgeräte! Betrieb in der BRD und West-Berlin bei Strafe verboten
H. R. Scholz · 7140 Ludwigsburg
☎ 07141/44711 · Fax 44722

Dudelsäcke, 1. Wahl, neu mit Anleitung, DM 380,-. Tel. 02101/273636 H

C-Netz/FAX/Anrufbeantw./Funktel./Haustel. Fa. Gutemuth, Tel. 0228/235349 H

Radlauf-Chrom
für alle Pkw
4 Stück ab DM 120,–
Tel. 0651/25433
ab 17 Uhr u. Sa. 37581

Engl. Tel.zelle, 1800,-. 06264/500 H

Castrol RS 13,60 sp. Zündkabel + 3-18 PS, Tel. 09251/1884, ab 16 h H

AMS 68-87, Tel. 02961/2363

PHILIPS -Autotelefone ab DM 999,–
-„Porty" lieferbar
AVM · Telefon 02403/25084

D-Schild beleuchtbar, noch in Verpakkung, Neuzustand, DM 80,-. Tel. 0931/414789, abends

TOP-PREISE FÜR AUTO-HIFI

Blp. Hannov. SCD 08	1.278,–	Pio. KEH 8080	768,–
Blp. Montreux RDR 49	778,–	Pio. KEH 6080	638,–
Blp. Nashville SQR 48	768,–	Pio. KEH 5090	528,–
Blp. Düsseld. SQR 49	568,–	Pio. KE 3090	448,–
Blp. Coburg SQR 49	528,–	Inf. CS 1 Kappa	838,–
Blp. Freiburg SQR 49	438,–	Inf. RS 693 Kappa	498,–
Pio. DEH 66	1.198,–	Inf. RS 52 Kappa	278,–

Blp. = Blaupunkt Pio. = Pioneer Inf. = Infinity
– VERSAND PER NACHNAHME OHNE MEHRKOSTEN –
AUTO-RADIO-CENTER
Schwanenwall 7 · 4600 Dortmund 1 · Tel. (0231) 57 95 85/86

Autotel. C-Netz, sup.günst., auch i. Koff. Fa. Ibach, 02151/547054 H

Chromteile, direkt aus USA für VW-Käfer, Buggys und Golf Bugpack, Katalog DM 30,-. Tel. 02295/1206 od. 6488 H

Schutz gegen Kfz-Einbrüche:
Jetzt neu, einbruchsichere Verglasung
Kostenlose Info bei:
Fa. GFG
Amelandsbrückenweg 93 · 4432 Gronau-Epe
Telefon 02565/2016

Jung. Kaufmann übernimmt v. Febr. b. April auf d. Kfz-Sektor Ihre Interessen in d. USA. Mitreise mögl. 05033/7965

AUTOTEL./ neu+gebr., Sup.preise. 030/6237029, Fax 030/6232014 H

Schallplatten
die nicht mehr im Handel erhältlich sind, aber auch die neuesten Schlager erhalten Sie preisgünstig durch uns. Fordern Sie unverbindlich unseren kostenlosen Katalog an.
KESS-VERSAND
Postfach 253635 · 8700 Würzburg 25
Telefon 0931/25583

Leder-Innenausstattung, f. Ihren PKW ab DM 2000,- u. Autoleder m^2 ab DM 79,-. Tel. 0221/768356 H

Lagerprobleme?
See-Container, stabil + preiswert, 6 m + 12 m Länge. Tel. 04747/8224 H

WILDWARNER
ANIMAL ALERT "
MADE IN U.S.A
NEU

Schützt Wildtiere
Verhindert Unfälle
Hochfrequenzton durch Fahrtwind ab 55 km/h. Einfache Montage
Set in Chrom DM 49,50
Set in schwarz DM 39,50
General-Vertrieb BRD
ATH – Hofkamp 44 – 5600 Wuppertal 1
Telefon 0202/453060

Was Sie schon immer über dieses Auto wissen wollten:

Sieger-Typen, das sind die Audi 80 und 90 ganz sicherlich. Denn trotz geballter Konkurrenz setzten sich diese beiden Modellreihen auf Anhieb durch. Der Audi 80 schaffte sogar den Sprung in die Spitze der traditionellen Bestseller. Bereits dreimal gewann der Audi 80 die Wahl zum „Auto der Vernunft", was beweist, daß viele den kompakten Ingolstädter in ihr Herz geschlossen haben. Alles über den Audi 80/90 – vom Diesel bis zum quattro: Konzeption und Entwicklung, Styling und Produktion, Tests und Fahrberichte, Daten und Preise aller Typen finden Sie in dieser neuen Monografie der Motor-Presse Stuttgart. Außerdem bietet die Monografie eine große Technik-Analyse, Reifen-, Zubehör- und Tuning-Tips, umfassende Kaufberatung, sowie Artikel über Wiederverkaufsmöglichkeiten, Sporterfolge und Firmenhistorie. Dazu: ein aktueller Bericht über das neue Audi Coupé. Eine Pflichtlektüre für alle Freunde und Fahrer des Audi 80/90. Und ein ideales Geschenk. Die Monografie Audi 80/90 ist für DM 12,– jetzt im Zeitschriftenhandel und direkt beim Verlag erhältlich: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co. KG, Abt. Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10.

Bitte liefern Sie mir: _____ **Monografien Audi 80/90** zum Stückpreis von DM 12,–, frei Haus.

Name, Vorname Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Wohnort Datum, Unterschrift

Gewünschte Zahlungsweise: ☐ Bequem und bargeldlos durch Bankabbuchung

Konto-Nummer (kein Sparkonto) Bankleitzahl Geldinstitut

☐ Verrechnungsscheck/eurocheque (andere Zahlungsart nicht möglich!) Coupon bitte deutlich ausfüllen und einsenden an: Vereinigte Motor Verlage GmbH & Co. KG Abt. Spezialverkauf, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10. Btx-Best.: *34200 30 1020 mot 3/89

Suche USM-Haller-Regalsysteme. Tel. 07721/24529 abends

T + A TMR 220, neu, Pr. VS. Tel. 06221/162299, ab 18 Uhr

TV-Spielgeräte

aller Art, für Gewerbe und Privat. Neu und gebraucht, mit Garantie und Umtauschrecht. Bundesweites Servicenetz! Lief. ins Haus! Gratiskatalog kommt von: Automaten Hoffmann, Im Teelbruch 226, 4300 Essen-Kettwig
ab 690,–
Katalog per Tel. 02054/82668 Tag + Nacht

Verkaufe Honmaschine. 02620/8800

Autotelefon gebraucht ab DM 2000,–
PHILIPS Neu: PORTY, Eurosignal, Telefax
ATT · Hüttenstraße 32
5000 Köln 30 · 0221/557071-73

Bestickte Satinjacken f. Club, Sport u. Freizeit: Firma KL, Pf. 103664, 69 Heidelberg, Versand samstags, Tel. 06226/6739 H

Autotests, ab Bj. 1946. 08441/2922

Zuverlässige Fahrer übernehmen KFZ-Überführung. Tel. 05721/4619

Camping Reisemobile Wohnwagen Wassersport

Motorhome, 10,5 m, ex-Arrows, Bj. 80, Vorzelt 4x10 m, für Teams ideal; Winnebago Elandan, TÜV neu, Preis VS, Topzustand, Generator, 2x Klima, Front- u. Hecksitzgruppe, sofort abzugeben weg. Neukauf. Oettinger Marketingservice, Georgstr. 16, D-7524 Oestringen, Tel. D-07253/22220, Fax D-07253/25516 H

Telefonische Anzeigenannahme: 0711/2043-88

VW-Campingbus TD, Vorführwagen, EZ 88, DM 39.500,-, zu verkaufen. H. Schatte: 04126/2380, H. Pfarr: 06047/5884 oder Fa. teca: 05751/41095 H

60 Radarwarner-Modelle immer auf Lager

RADARWARNER '89

Bevor Sie kaufen, vergleichen Sie unsere Preise! Z. B. Original Whistler Spectrum Euro 3, Frequenz 9,41/9,9/34,36 Ghz, für Europa

Nur Originalgeräte – sofort lieferbar – mit den Frequenzen für Deutschland und Europa. Wir führen auch den kleinsten Radarwarner der Welt, 390,– DM. Bevor Sie kaufen, rufen Sie uns an.

Wir stehen Ihnen mit 20jähriger Erfahrung in Technik, Reparatur und Umstellung zur Verfügung. Besitz in Deutschland und West-Berlin erlaubt, die Benutzung jedoch strafbar.

World-Radar GmbH · Frauenstraße 11 · 8000 München 2 · Telefon 089/226359 · Fax 089/293218

Gebrauchtwagen-Report: Corsa

EIN ECHTER OPEL

Als die Rüsselsheimer 1982 erstmals einen Kleinwagen vorstellten, mußte dieser gleich gegen eine übermächtige Konkurrenz antreten: VW Polo, Ford Fiesta, Fiat Panda und Renault 5.

Der späte Start in dieser Klasse ist der Hauptgrund, warum der Corsa in der Zulassungsstatistik lange einen der hinteren Plätze belegen mußte – so Frank Dietz von der Opel-Presseabteilung. Außerdem sei das Werk im spanischen Saragossa, wo bisher rund 1,7 Millionen der kleinen Opel gebaut wurden, mit der Lieferung nicht nachgekommen. So entstanden bei der Auslieferung lange Wartezeiten, die die Käufer in dieser Preisklasse nicht in Kauf nehmen wollen.

Bis November 1988 hat Opel in Deutschland 263 383 Corsa in zahlreichen Varianten verkauft. Ob Schräg- oder Stufenheck, mit 1,0- bis 1,6 Liter-Motor, ob Benziner oder Diesel, der wendige Stadtflitzer kann fast alle Käuferwünsche befriedigen.

Zu den beliebtesten Modellen gehören die meist optisch aufgepeppten Sonderserien Swing (1984), Cup (1986) und Steffi Special (1988). Besonders große Nachfrage verzeichnen die Händler auch bei dem neuen Swing-Seriemodell, das 1987 die LS-Ausführung ersetzte.

Der Opel Corsa genießt den Ruf eines zuverlässigen Fahrzeugs, das zudem in Unterhalt und Verbrauch äußerst günstig ist. Die Experten von Schwacke attestieren dem kleinen Kompakten allerdings auch einige nicht zu übersehende Schwachpunkte. So läßt etwa die Öldichtheit des Motors zu wünschen übrig. Aufgrund der häufigen Beanstandungen hat Opel 1985 den vorderen Kurbelwellen-Dichtring geändert.

Ansonsten gilt jedoch vor allem das 1,3 Liter-Aggregat mit der obenliegenden Nokkenwelle als zuverlässig und harmonisch. Der Kraftstoffverbrauch steigt gegenüber der 1,2 Liter-Version nur unbedeutend, die Fahrleistungen sind dagegen spür- und meßbar besser.

Ein weiteres Manko ist die Rostanfälligkeit der Bremsleitungen und der Auspuffanlage. Dies steht im Widerspruch zum ansonsten guten Korrosionsschutz des Corsa. Auch die Verarbeitung entspricht laut Schwacke nicht Opel-Standard, zumindest was den Innenraum betrifft. Vor allem über klappernde Geräusche im Bereich des Armaturenbretts beklagen sich viele Corsa-Fahrer. Hinzu kommt die ungenügende Geräuschdämpfung, die Fahrer und Umwelt gleichermaßen nervt.

Trotzdem wird der Opel Corsa dem Opel-Image gerecht: zuverlässig und technisch ausgereift. Sein reparaturfreundlicher Aufbau und die günstigen Ersatzteilpreise schonen den Geldbeutel – Handlichkeit und ein problemloses Fahrwerk sorgen für den Fahrspaß. Insgesamt also ein empfehlenswertes Auto, obwohl man für einen Gebrauchten meist ein paar Mark mehr hinblättern muß, als er eigentlich wert ist. *hb*

SOVIEL KOSTEN GEBRAUCHTE OPEL CORSA

Modell	Neupreis	1988	1987	1986	1985	1984	1983
1.0 S Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 986 cm³, S	(12 190)				7 300 6 100	6 500 5 450	5 850 4 900
LS 1.0 S Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 986 cm³, S	(13 165)		9 700 8 200	8 700 7 400	7 800 6 600		
L 1.0 S Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 986 cm³, S	(13 375)				7 950 6 700	7 400 6 300	6 700 5 600
GL 1.0 S Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 986 cm³, S	(13 980)		10 300 8 700	9 200 7 800	8 300 6 950		
Swing 1.2 N euro Ko.-Lim., 2tür., 33 kW (45 PS), 1171 cm³, BN	14 210	11 800 9 200	10 600 8 950				
GL 1.2 N euro Ko.-Lim., 4tür., 33 kW (45 PS), 1171 cm³, BN	16 310	13 400 10 600	11 900 10 200				
1.2 S Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1171 cm³, S	(12 703)				7 500 6 400	6 700 5 600	5 950 5 850
LS 1.2 S Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1171 cm³, S	(13 853)		10 100 8 600	9 100 7 700	8 100 6 900		
L 1.2 S Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1171 cm³, S	(13 827)				8 100 6 900	7 400 6 300	6 800 5 750
GL 1.2 S Ko.-Lim., 2tür., 40 kW (55 PS), 1171 cm³, S	(15 475)	12 500 10 100	10 950 9 300	9 500 8 100	8 600 7 400		
LS 1.3 euro Ko.-Lim., 2tür., 44 kW (60 PS), 1281 cm³, BN	(14 585)		11 400 9 900	10 200 8 900			
LS 1.3 i Kat Ko.-Lim., 2tür., 44 kW (60 PS), 1281 cm³, BN	(15 560)		11 500 9 950	10 300 8 950			
GL 1.3 euro Ko.-Lim., 2tür., 44 kW (60 PS), 1281 cm³, BN	16 505	13 800 10 600	12 500 10 900	10 700 9 400			
GL 1.3 i Kat Ko.-Lim., 2tür., 44 kW (60 PS), 1281 cm³, BN	17 505	14 300 11 200	12 700 11 100	10 950 9 700			
L 1.3 S Ko.-Lim., 2tür., 51 kW (70 PS), 1281 cm³, S	(14 413)				8 200 7 200	7 500 6 600	6 900 5 950
GL 1.3 S Ko.-Lim., 2tür., 51 kW (70 PS), 1281 cm³, S	(16 130)	12 900 10 300	11 400 9 900	9 800 8 500	8 800 7 700		
Swing 1.5 D Ko.-Lim., 2tür., 37 kW (50 PS), 1478 cm³, D	16 795	13 400 10 800	11 600 10 100				

1. Zeile: Privatmarktpreise, 2. Zeile: Orientierungswerte für Inzahlunggabe beim Neuwagen-Händler bei Kauf eines gleichwertigen Neufahrzeugs. ( ) Produktion des Modells eingestellt. Kraftstoffe: S = Super, BN = Bleifrei-Normal, D = Diesel. Quelle: AUTOCOM GmbH, Stuttgart. Stand: Januar 1989.

Auf einen Blick

OPEL CORSA

Der mot-Gebrauchtwagen-Testbogen wird von Kfz-Sachverständigen der Schwacke-Bewertung in ganz Deutschland ausgefüllt. Die Schwächen (Minuszeichen) des Autos sind schwarz unterlegt. ○ bedeutet durchschnittlicher Zustand.

MOTOR

○	Motorleistung
○	Motorleerlauf
+	Kolben
+	Nockenwelle
−	Motor Öldichtheit/Ölverbrauch
+	Ventile
+	Zylinderkopf
○	Keil-/Zahnriemen
○	Startverhalten/Zündanlage
+	Kraftstoffanlage
○	Kraftstoffverbrauch
○	Vergaser
+	Einspritzanlage
○	Kühlsystem
−	Auspuffanlage

KRAFTÜBERTRAGUNG

○	Kupplung
○	Schaltgetriebe
+	Differential
○	Achsantriebswellen
○	Achsmanschetten
○	Motor-/Getriebeaufhängung

ACHSEN

○	Vorderachse
○	Hinterachse
○	Achsaufhängung
+	Federn
+	Stoßdämpfer
+	Längslenker
+	Querlenker
+	Radlager
+	Trag-/Führungsgelenke
+	Stabilisatoren

LENKUNG

○	Lenkgetriebe
○	Lenkgestänge
○	Spur-/Sturzfehler

BREMSEN

○	Betriebsbremse
○	Feststellbremse
−	Bremsleitungen
○	Bremskräfte
+	Hauptbremszylinder
○	Fußkraft/Handling

ELEKTRISCHE ANLAGE

○	Beleuchtung
○	Batterie
+	Anlasser/Schwungrad
+	Lichtmaschine
○	Armaturen
+	Signaleinrichtungen
+	Schalter
○	Elektrisches Sonderzubehör
○	Scheibenwischeranlage
−	Lüftung/Heizung
○	Verkabelung

KAROSSERIE

ROST

○	Lack
○	Bodenblech außen/innen
+	Türschweller außen/innen
+	Türsäulen unten
+	Längsträger vorn
+	Längsträger hinten
+	Stoßkanten Innenkotflügel
+	Stoßkanten Außenkotflügel
○	Reflektoren
+	Motorhaube
+	Gepäckraumdeckel/Heckklappe
○	Türen innen
+	Schiebedach
+	Radkasten innen
+	Federlagerung oben
+	Querträger vorn

DICHTHEIT

+	Gepäckraum
○	Scheiben
○	Innenraum

SONSTIGES

−	Allgemeine Verarbeitung
−	Geräuschdämpfung
−	Fahrgeräusche

STÄRKEN

- Ausgereift
- Günstig im Unterhalt
- Guter Korrosionsschutz

SCHWÄCHEN

- Motor undicht
- Motor zu laut
- Verarbeitung innen unbefriedigend

MARKTLAGE

- Stabile Nachfrage
- Guter Wiederverkaufswert
- Hohe Gebrauchtpreise

KAUFBERATUNG

- Modellreihe empfehlenswert
- Motor auf Öldichtheit prüfen

mot PFLEGEPASS

NISSAN SUNNY 1.6

ab Baujahr 1986, 1585 cm³, 54 kW/73 PS

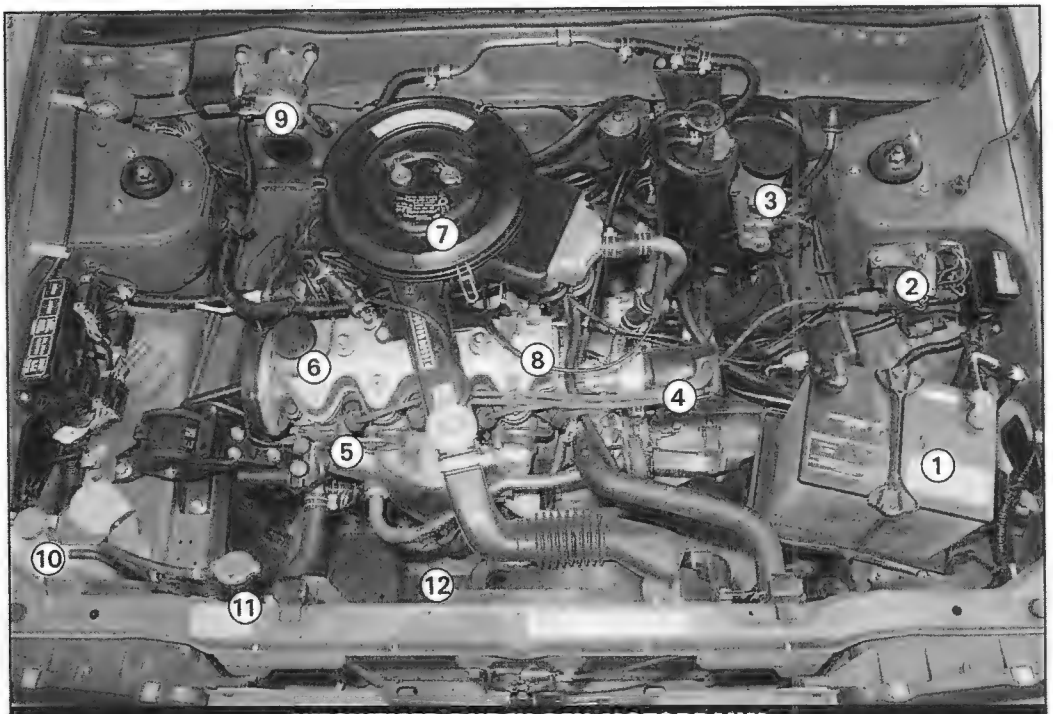
WARTUNGSDATEN

VERSCHLEISSTEILE

Luftfilter: Knecht LX 67, Bosch 9005, Mann C 28 68, Purolator LX 67
Ölfilter: Knecht OC 109, Bosch 2023, Mann W 818/82, Purolator OC 109
Zündkerzen: Beru 14 R-8DU, Bosch WR 8 DCX oder DPX, NGK BPR 5 ES-11
Keilriemen: 14,2 x 995 mm

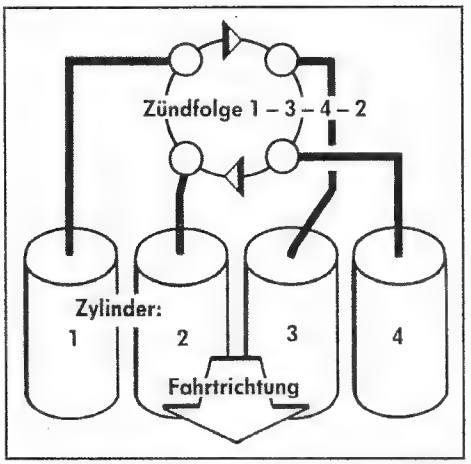
EINSTELLDATEN

Füllmengen: Motor mit Filterwechsel 3,2 Liter, ohne 2,8 Liter, Differenz max/min am Ölmeßstab ca. 1,0 Liter, Schaltgetriebe 5-Gang 2,7 Liter, Automatik 6,3 Liter.
Kompressionswerte: 10 bis 12 bar bei Starterdrehzahl
Ventilspiel: EV: 0,28 mm, AV: 0,28 mm – Einstellung warm
Elektrodenabstand: 1,0 – 1,1 mm
Schließwinkel: kontaktlose Zündanlage
Zündzeitpunkt: dynamisch: 2-12 Grad vor OT bei Leerlaufdrehzahl mit Unterdruck, Einstellwert des Zündzeitpunkts 7° vor OT bei abgezogenem Kabelstrang zum Drosselklappensensor.
Einspritzanlage: Leerlaufdrehzahl 700/min (Automatik 850/min) bei abgezogenenem Kabelstrang zum Drosselklappensensor.
Anzugsmomente: Stahlräder 80-90 Nm, Aluräder 80-110 Nm



WEGWEISER DURCH DEN MOTORRAUM

1 – Batterie	4 – Zündverteiler	7 – Luftfilter	10 – Waschwasser
2 – Zündspule	5 – Zündkerzen	8 – Gaszug	11 – Kühlmittel
3 – Bremsflüssigkeit	6 – Öleinfüllstutzen	9 – Wischermotor	12 – Ölpeilstab



Anschlußplan für Zündkabel: Eine Kerbe am Verteiler markiert den ersten Zylinder.

WARTUNGSINTERVALLE

Motoröl
SAE 10W-30 oder 10W-40
SAE 15W-40 oder 15W-50
SAE 20W-40 oder 20W-50
Nur Öle mit API SE oder SF-Kennzeichnung verwenden, spätestens jährlich wechseln
Kontrolle alle . . . . . 1 000 km
Wechsel alle . . . . . 10 000 km
Getriebeöl
Schaltgetriebe: SAE 80W-90 API GL-4
Kontrolle alle . . . . . 20 000 km
Dauerfüllung
Automatikgetriebe: ATF Dexron II
Kontrolle alle . . . . . 20 000 km
Wechsel alle . . . . . 40 000 km
Ölfilter
Wechsel alle . . . . . 10 000 km
Luftfilter
Wechsel alle . . . . . 40 000 km
Ventilspiel
Kontrolle alle . . . . . 20 000 km
Kühlflüssigkeit
Kontrolle alle . . . . . 20 000 km
Spätestens alle 2 Jahre wechseln
Zündanlage
Kerzenwechsel alle . . . 20 000 km
Zündzeitpunkt alle . . . 40 000 km
Bremsflüssigkeit
DOT 3 oder 4
Kontrolle alle . . . . . 10 000 km
Wechsel alle 2 Jahre oder 40 000 km

Verantwortlich: Karl Groetzner; ASU-Daten aus eurotax Schwacke; Foto: Binder

Anzeige

VEEDOL SPECIAL R

DAS BESONDERE LEICHTLAUFÖL. NUR IM KFZ-MEISTERBETRIEB.

MEHR MOTORKRAFT. MEHR SICHERHEIT.

Veedol
Motor Oil

ZULASSUNGSZAHLEN NOVEMBER 1988

EIN BMW-JAHR

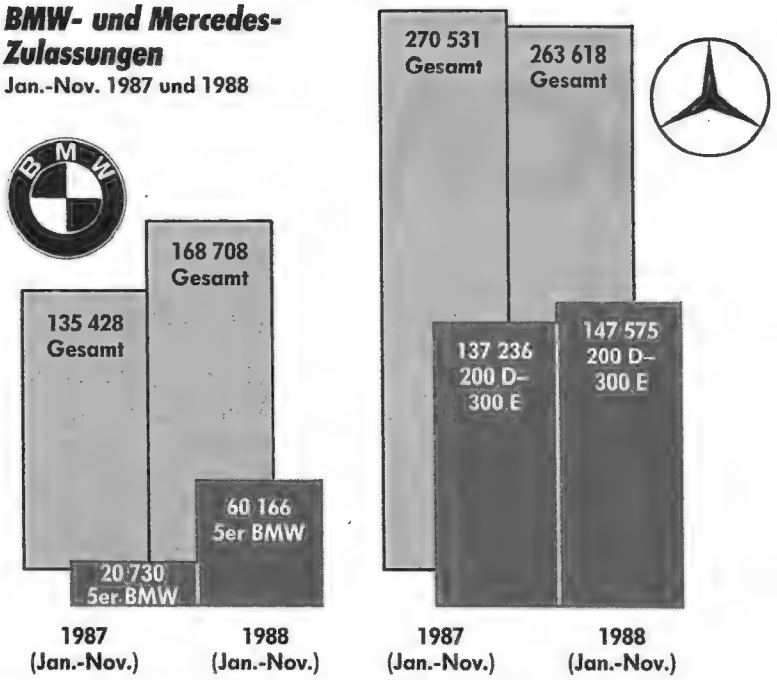
Die Zulassungsstatistik führt noch einmal ins alte Jahr zurück: Die Zahlen vom November 1988 lassen schon auf das gesamte Jahr 1988 schließen – ein Auto-Jahr, das nicht zuletzt vom Zweikampf BMW/Daimler-Benz geprägt war.

Gewiß wird BMW so leicht nicht die Stückzahlen herstellen und zulassen können, die Daimler-Benz von den Bändern auf deutsche Straßen bringt. Wenn aber die Münchner ein Zulassungsplus von 24 Prozent hinlegten, die Untertürkheimer dagegen 2,6 Prozent minus machten, dann spricht das für die Dynamik der weiß-blauen Marke.

Basis für den BMW-Erfolg war die 5er-Reihe mit verdreifachten Zulassungen. Die 7er-Reihe hielt ihr (hohes) Niveau, das noch über dem der Mercedes S-Klasse lag.

Mercedes lebte 1988 hauptsächlich von der W 124-Reihe (200 D–300 E), dabei zunehmend von den Benzinern. Größter Einbruch: Die 190er Diesel und das Warten auf die neue S-Klasse. *zwi*

BMW- und Mercedes-Zulassungen
Jan.-Nov. 1987 und 1988



Hersteller (Marktanteil in Prozent) und Typ	Nov. 1988	Januar bis Nov. 1988	zu 1987 in %
Volkswagen (21,8)	**50 678**	**563 221**	**– 5,0**
Polo/D	6 277	68 765	– 10,8
Golf	21 418	256 747	+ 6,8
Golf D	3 869	51 476	– 46,0
Golf Cabrio	302	8 574	– 1,8
Jetta	1 642	31 167	+ 2,9
Jetta D	266	4 566	– 45,0
Scirocco	348	5 275	– 44,5
Corrado	292	569	–
Passat	12 824	99 670	+ 50,9
Passat D	601	8 050	– 73,1
Bus/D	2 613	25 734	+ 3,3
Opel (15,4)	**33 609**	**396 530**	**– 4,8**
Corsa	4 245	48 175	+ 9,0
Kadett	16 790	200 516	+ 0,9
Kadett D	684	9 718	– 52,1
Ascona	1 831	48 788	– 15,9
Ascona D	24	1 190	– 69,3
Vectra	5 271	9 913	–
Omega	4 001	63 021	– 16,0
Omega D	156	3 257	– 46,9
Senator	431	7 426	+100,9
Daimler-Benz (10,2)	**22 345**	**263 618**	**– 2,6**
190, 190 E	6 991	51 514	– 5,3
190 D	3 851	36 553	– 26,8
200–300 E/T	6 517	93 106	+ 19,6
200 D–300 D/T	2 836	54 469	– 8,6
260 SE–560 SEL	1 044	14 710	– 18,8
300–500 SL	112	1 832	– 35,1
Ford (10,1)	**22 986**	**260 120**	**– 4,4**
Fiesta	5 240	53 535	– 4,5
Fiesta D	961	12 052	– 11,7
Escort	4 981	62 188	– 4,2
Escort D	1 369	15 859	– 20,7
Orion D	595	8 606	+ 19,3
Sierra	6 327	68 034	+ 2,8
Sierra D	395	7 020	– 42,7
Scorpio/D	1 868	22 588	– 11,5
Transit/D	1 150	8 614	+ 13,4
BMW (6,5)	**14 415**	**168 708**	**+ 24,1**
316i–325iX	6 389	81 815	– 1,3
324 d	364	5 605	– 39,5
520i–535i	5 785	56 136	+301,2
524 td	434	4 030	– 40,2
7er-Reihe	1 307	18 954	+ 2,0
Audi (6,5)	**12 090**	**168 706**	**– 12,6**
80, 90	7 985	115 423	– 16,0
80 D	448	7 316	+ 33,8
80, 90 Quattro	366	4 352	– 18,4
100/D, 200	2 835	44 306	+ 9,8
100/200 Quattro	509	11 490	+203,8

Hersteller (Marktanteil in Prozent) und Typ	Nov. 1988	Januar bis Nov. 1988	zu 1987 in %
Fiat (4,9)	**7 380**	**124 602**	**± 0,0**
Panda	1 021	29 723	+ 11,6
Uno/D	2 489	47 839	– 3,2
Tipo	1 465	9 578	–
Regata/D	176	4 790	– 45,3
Croma/D	542	7 382	– 15,6
Lancia Y 10	310	5 658	– 2,8
Lancia Delta/Prisma/D	235	4 224	+ 21,7
Lancia Thema/D	220	2 288	– 13,1
Alfa Romeo	418	5 201	– 11,5
Mazda (3,2)	**5 720**	**83 140**	**+ 2,9**
121	213	2 545	–
323	2 035	24 533	+ 0,7
323 D	93	1 446	– 74,8
626	2 813	35 169	+145,0
626 D	91	1 386	– 62,2
929	74	2 304	+ 30,8
Toyota (3,1)	**7 670**	**79 906**	**– 4,6**
Starlet	2 139	11 005	– 30,7
Corolla/D	2 756	37 913	+ 17,5
Carina II/D	1 029	9 350	+ 12,6
Camry/D	199	4 730	– 34,3
Celica	121	2 070	– 32,6
Land Cruiser	862	5 517	– 20,3
Nissan (2,9)	**5 364**	**75 059**	**– 3,2**
Micra	1 134	19 615	– 1,9
Sunny/D	1 920	24 523	– 15,3
Bluebird/D	825	12 428	– 16,1
Laurel/D	40	1 128	– 37,3
Patrol/D	253	3 540	– 24,8
Terrano	387	4 200	–
Renault (2,8)	**4 278**	**70 535**	**– 15,7**
5/Alpine/Turbo	2 245	30 779	+ 2,1
9/D	27	2 018	– 57,1
11	195	10 835	– 27,1
11 D	1	983	– 70,9
21/D	463	8 429	– 8,2
21 Nevada/D	385	5 781	– 24,7
25/D	245	4 567	+ 15,6
Espace	228	3 505	+ 36,8
Peugeot (2,5)	**4 487**	**65 106**	**– 10,2**
205	1 692	23 076	– 9,7
205 D	433	8 825	– 46,3
309	380	7 379	– 45,4
309 D	157	3 798	– 41,7
405	1 115	14 826	+351,0
505/D	63	2 105	– 39,1

Hersteller (Marktanteil in Prozent) und Typ	Nov. 1988	Januar bis Nov. 1988	zu 1987 in %
Mitsubishi (2,2)	**5 286**	**57 447**	**– 9,0**
Colt/D/Lancer	2 193	21 637	– 29,6
Galant/D	967	12 146	+ 39,2
Space Wagon	295	3 486	– 8,1
Pajero/D	1 214	10 567	– 18,0
Honda (1,6)	**2 696**	**40 743**	**+ 6,5**
Civic/Shuttle	1 515	23 618	+ 37,8
Accord	882	11 184	– 29,9
Prelude	254	4 593	+ 0,5
Legend	33	811	–
Citroen (1,4)	**2 611**	**35 774**	**– 11,9**
2 CV	326	7 737	– 36,1
AX	839	9 670	+ 64,2
BX	1 063	13 241	– 5,6
CX	178	2 819	– 4,2
Suzuki (1,0)	**2 744**	**25 269**	**+ 1,3**
Alto	346	4 674	+ 9,1
Swift	511	6 573	– 4,2
Samurai	1 202	11 198	– 7,9
Volvo (0,6)	**1 518**	**15 423**	**– 0,6**
300er-Reihe	228	3 347	– 31,7
480 ES	99	1 783	+187,6
200er-Reihe	166	1 404	– 22,0
700er-Reihe	698	7 446	+ 0,6
Seat (0,5)	**1 006**	**13 476**	**+ 38,9**
Marbella	347	5 869	–
Ibiza	567	6 099	–
Subaru (0,5)	**1 247**	**12 694**	**– 11,7**
Daihatsu (0,4)	**807**	**11 128**	**– 5,5**
Lada (0,4)	**842**	**9 655**	**– 1,4**
Austin Rover (0,3)	**559**	**7 581**	**– 24,7**
Isuzu (0,3)	**629**	**7 229**	**+ 36,8**
Porsche (0,3)	**393**	**6 847**	**– 14,6**
944/Turbo	82	1 592	– 30,8
911/Turbo	197	3 523	– 3,7
Saab (0,2)	**487**	**5 641**	**+ 15,5**
Jaguar (0,1)	**160**	**2 167**	**+ 7,2**
Skoda (0,1)	**135**	**1 956**	**– 18,1**
Chrysler (0,0)	**51**	**1 144**	**–**
Ges. mit sonstigen	**212 824**	**2 583 541**	**– 3,2**
Davon Diesel	**26 653 (12,5 %)**	**351 600 (13,6 %)**	**– 33,0**
Ausländische Pkw*	**56 207 (26,4 %)**	**754 855 (29,2 %)**	**– 3,0**

Anmerkung zur Tabelle: – = noch nicht im Programm oder noch nicht einzeln aufgeführt. In den Zulassungszahlen sind auch Modelle enthalten, die nicht einzeln aufgeführt sind; in der Gesamtzahl auch nicht genannte Marken. Quelle: Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). *Ohne Auslandsproduktion von Daimler-Benz, Ford und Opel.

TECHNIK-REPORT: MITSUBISHI GALANT DYNAMIC 4

SONDERANGEBOT

Von Olaf von Fersen
und Klaus Haßbecker

Der technische Fortschritt ist wie ein Känguruh. Oft ruht er eine ganze Weile träge, dann tut er plötzlich wieder einen Hopser und – wenn man ihn erschreckt – gelegentlich auch einen großen Sprung. Auf den Inhalt seines Beutels sollte man keine voreiligen Wetten abschließen: Es kann was ganz Tolles drin sein – oder eine Niete. Der letzte Sprung tat sich im Motorenbau: Turboaufladung, elektronisches Motor-Management, Vierventiltechnik und Resonanzaufladung.

Es sieht so aus, als wäre nun die Fahrwerkstechnik an der Reihe. Den Hopser in Richtung Zukunft vollführten – wie beinahe schon üblich – die Japaner mit einer neuen Form der Allradlenkung. Sie ließ in den Entwicklungsabteilungen der Automacher weltweit manche Staubschicht auffliegen. Seit einigen Jahren hört man bei den Fahrwerksexperten zwei neue Schlagworte: „Elasto-Kinematik" und „aktive" Radführungskonstruktionen. Auf diesem Gebiet besonders aktiv waren und sind Porsche mit der „Weissach-Achse" und Daimler-Benz mit der „Raumlenker"-Konstruktion. In beiden Fällen spielt die Elasto-Kinematik eine große Rolle, da eine programmierte Beweglichkeit der Radführung eine räumliche Führung des Rades zuläßt. Sie stimmt mit den geometrischen Bewegungen der Längs- und Querlenker nicht mehr überein.

Mit solchen Konstruktionen lassen sich zur Stabilisierung des Fahrverhaltens erwünschte, minimale Lenkbewegungen der Hinterräder erreichen. Es geht vor allem darum, bei Kurvenfahrt und wachsender Querbeschleunigung die Hinterräder im gleichen Sinn mit den Vorderrädern zu lenken.

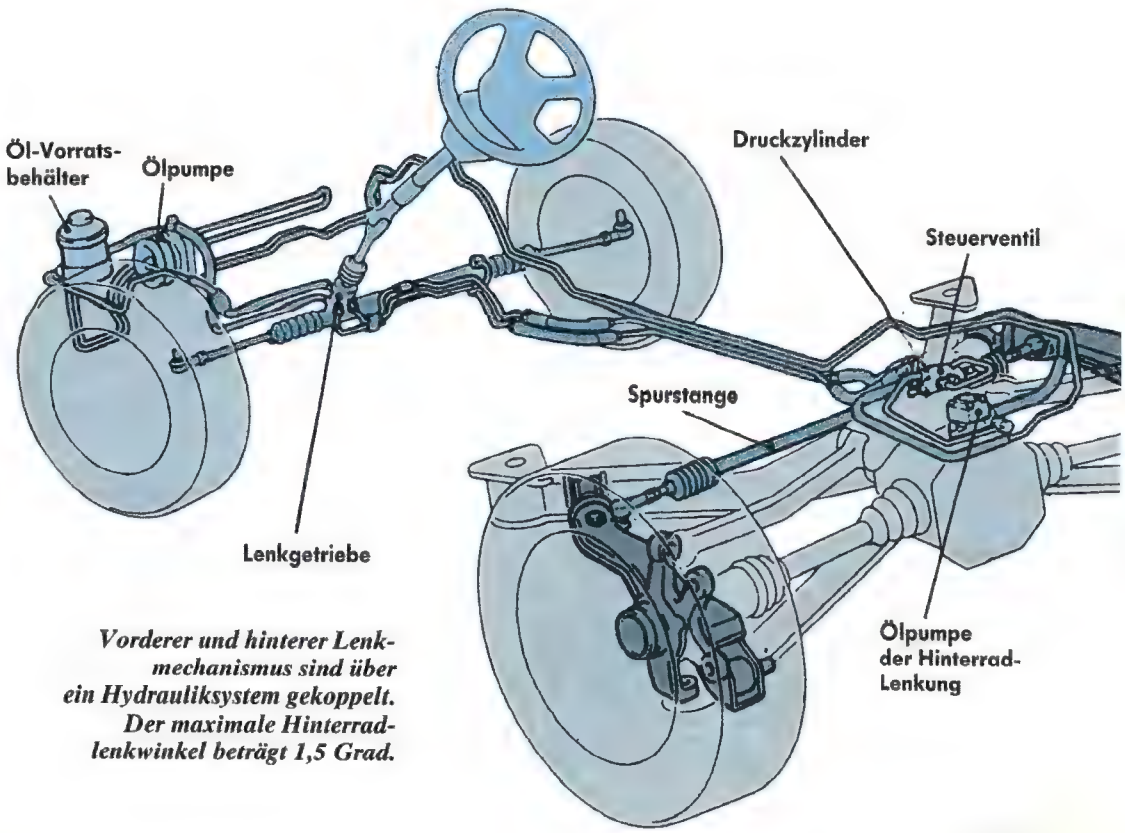
Nachdem die Mitsubishi-Konstrukteure offenbar mit ihrem computergesteuerten aktiven Federungssystem für das Modell Sapporo eine Niete gezogen hatten, kommen sie nun mit einer Neuauflage des Modells Galant daher. Für dessen Fahrwerk haben sie einen mutigen Griff in die große Trickkiste getan. In die Grundkonstruktion integrierten sie ein neues Fahrwerkskonzept: permanenter Allradantrieb, eine geschwindigkeitsabhängige, hydraulische Allradlenkung und eine Vierscheiben-Bremsanlage mit Zweikanal-Blockierschutz. Es ist das erste Mal, daß diese Komponenten sich schon im Grundkonzept eines Serienmodells der Mittelklasse zusammenfinden.

Für die Führung der Vorderräder blieb es bei Federbeinen mit integrierten Dämpfern. Neu ist ein aus zwei Längsträgern und zwei Quertraversen gebildeter Fahrschemel, der durch eine Anzahl von Gummielementen gegen die Karosseriestruktur weitgehend schwingungsisoliert wurde.

Die Führungselemente der Hinterräder: Je ein mit dem Radträger fest verbundener Längslenker und zwei Querlenker greifen an einem kräftigen, V-förmigen Querträger an, der in schwingungsdämpfenden Gummielementen am Fahrzeugboden befestigt ist. Auch hier ist ein Querstabilisator serienmäßig.

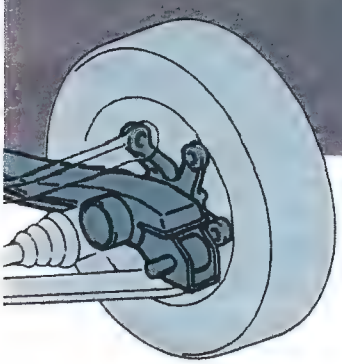
Längs- und Querlenker bilden gemeinsam je einen Dreiecksverband, der optisch einem Schräglenker mit breiter Lagerung ähnlich sieht. Die hinter den Antriebsgelenken am Radträger angreifenden Federbeine versehen hier nur eine tragende Funktion.

Das Neuartige an dieser „Dreilenker-Achse" ist die bewegliche Verbindung des Längslenkers mit dem Querträger. Der Lenker ist ein geschweißter Hohlkörper, in dessen Kopf ein kurzer Zapfen in einem Gummikörper steckt. Lenker und Zapfen sind durch einen vertikalen Bolzen verbunden, um den der Zapfen schwenken kann, soweit das die Gummihülle zuläßt. Am Querträger ist der Zapfen durch einen horizontalen Exzenterbolzen angehängt. Wird der Bolzen verdreht, ändern sich Vor- beziehungsweise Nachspur. Eine ähnliche Exzenterjustierung



Vorderer und hinterer Lenkmechanismus sind über ein Hydrauliksystem gekoppelt. Der maximale Hinterradlenkwinkel beträgt 1,5 Grad.

Das Dynamic 4-Paket sorgt für mehr aktive Sicherheit in Extremsituationen



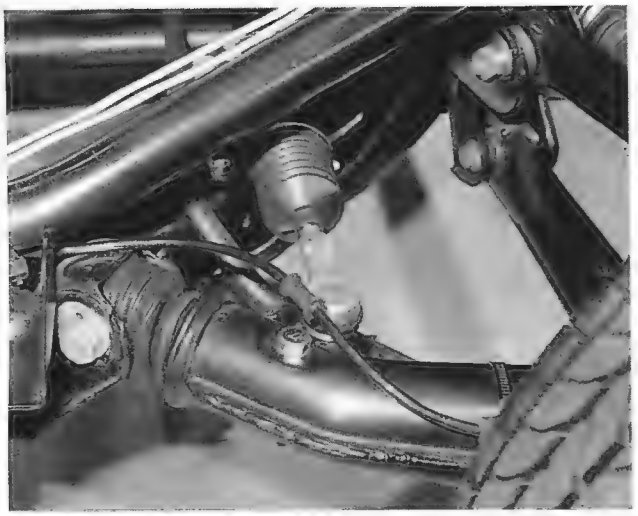
am inneren Gelenk des oberen Querlenkers erlaubt die Korrektur des Radsturzwinkels.

Die Geometrie dieser begrenzten elastischen Radführung bestimmt ein außerhalb der Radaußenseite und hinter der Achslinie liegendes Momentzentrum. Wirkt eine äußere Seitenkraft auf das kurvenäußere Rad, so entsteht ein Moment, das die Einheit Rad/Lenker um den Pol nach innen, das heißt auf Vorspur dreht. Am kurveninneren Rad wirkt die Kraft in gleicher Richtung und lenkt das Rad auf Nachspur.

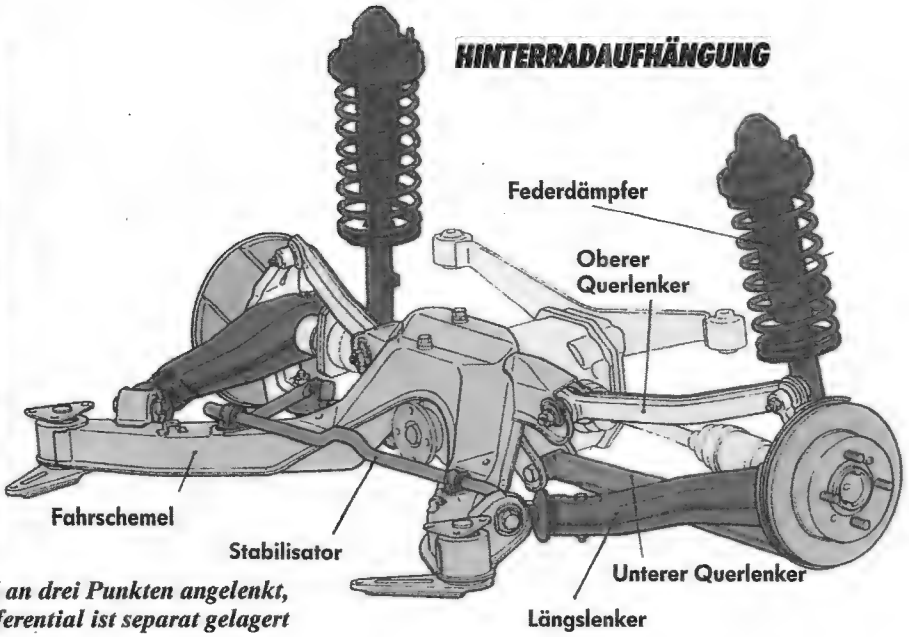
Die Gummilagerungen der Querlenker sind ebenfalls nachgiebig, da sie ein Abweichen aus den geometrisch vorgegebenen Bahnen zulassen und gleichzeitig zum Rückstellmoment beitragen.

Die Dreilenker-Radführung steuert also bei rascher Kurvenfahrt in Abhängigkeit von der Querbeschleunigung die Hinterräder in gleichem Sinn mit den Vorderrädern, doch bleibt ihr Lenkausschlag auf maximal 1,5° beschränkt.

Es geschieht hier also das, was Ziel einer gleichsinnig mit



Die Spurstange der Hinterachslenkung greift über ein Kugelgelenk am Längslenker an



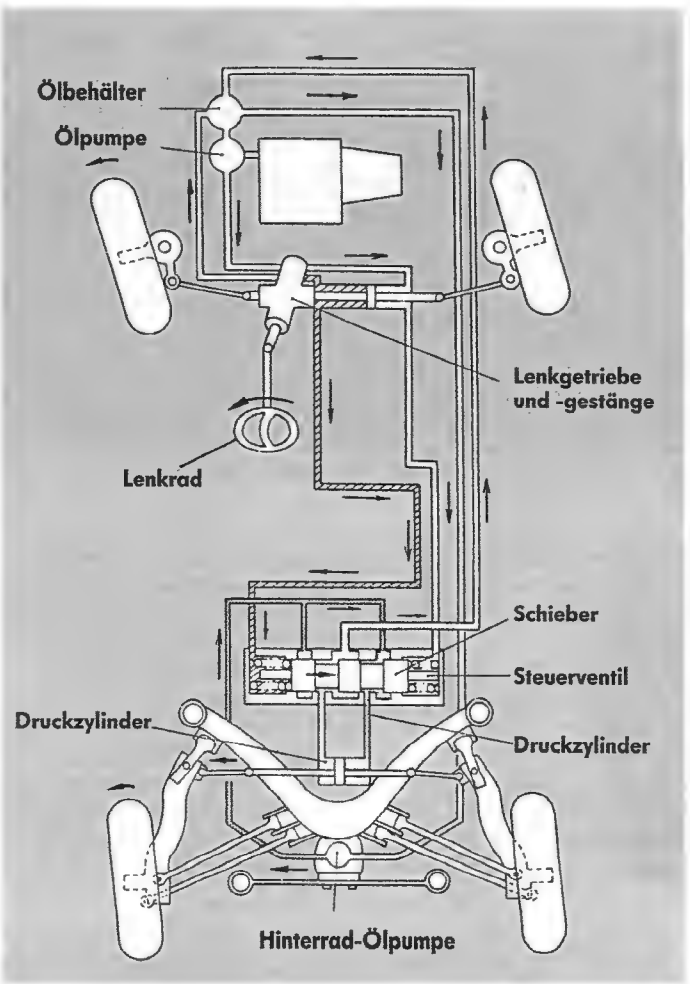
Die Räder sind an drei Punkten angelenkt, das Ausgleich-Differential ist separat gelagert

MITSUBISHI GALANT DYNAMIC 4

den Vorderrädern agierenden Hinterradlenkung ist, nur kommt der Effekt leider verspätet. Mitsubishi ging nun gleich einen Schritt weiter: von einem reaktiven zu einem aktiven System. Hier schwenken die Hinterräder bei Kurvenfahrt nicht nur im gleichen Sinn mit den Vorderrädern, sie tun es auch gleichzeitig. Das heißt in der Praxis: Die stabilisierende Seitenkraft ist zur Stelle, wenn die Lenkbewegung erfolgt. Der Ausschwenkneigung des Fahrzeughecks beim Einlenken auf Geradeauskurs wird aktiv und frühzeitig begegnet. Das bedeutet einen wertvollen Gewinn an Fahrsicherheit.

Nun ist aber das gleichsinnige Mitlenken der Hinterräder bei geringen Fahrgeschwindigkeiten kaum nützlich und beim Manövrieren sogar lästig, weil es den Wendekreis vergrößert. Beim Mitsubishi-System arbeitet die Hinterradlenkung deshalb erst ab einer Geschwindigkeit von 50 km/h.

Die Mitsubishi-Allradlenkung besteht aus zwei getrennten Systemen: der Zahnstangen-Servolenkung der Vorderräder, die auch das Steuerventil der Hinterradlenkung betätigt, und einer Pumpe als geschwindigkeitsabhängig agierender Energiespender für den Arbeitszylinder, die vom Differential der Hinterräder angetrieben wird. Der Kolben des Arbeitszylinders ist beidseitig an die Kolbenstange über Kugelgelenke an der Spurstange angeschlossen und mit dem Längslenker verbunden.



Schema der Lenkung bei Linkseinschlag: Die Hydraulik verschiebt das Steuerventil, Öldruck wirkt auf den Arbeitskolben

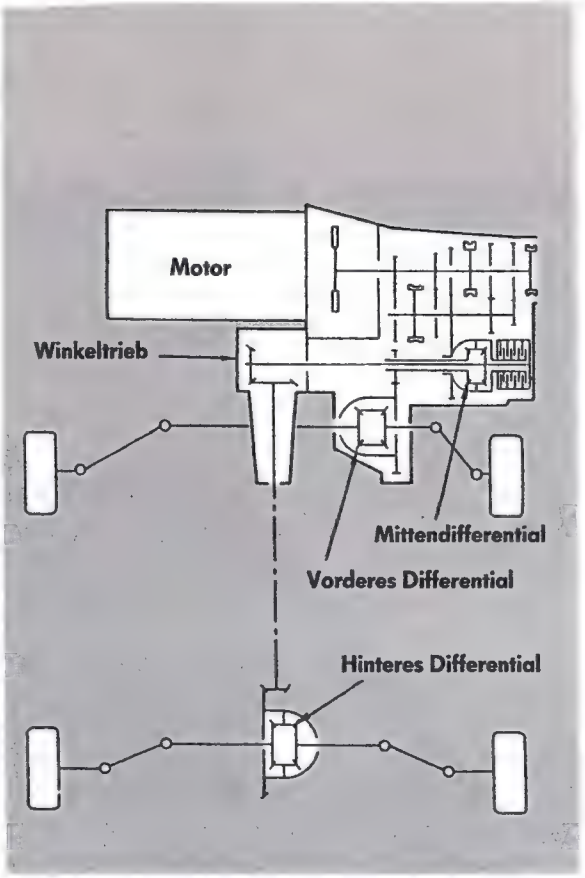
Den Öldruck für die Lenkhilfe und den Steuerschieber der Hinterradlenkung liefert eine motorgetriebene Flügelzellenpumpe. Sie wird aus einem Ölbehälter mit Filter und Niveausensor versorgt. Der Steuerschieber für die Hinterradlenkung wird in seinem Zylinder durch zwei Schraubenfedern zentriert. Dreht man in Fahrt am Lenkrad, so strömt dem Steuerschieber über die der Lenkrichtung zugeordnete Leitung Druck zu; er verschiebt ihn gegen Federdruck. Dabei öffnet sich der Schlitz zwischen dem entsprechenden Raum des Arbeitszylinders und der Hydraulik am Ausgleichgetriebe. Der Öldruck aus diesem zweiten System verschiebt schließlich den Arbeitskolben der Radlenkung.

Mögliche Störungen in den beiden Hydrauliksystemen bleiben ohne Einfluß auf die Fahrsicherheit. Versagt die hydraulische Verbindung zwischen der Vorderradlenkung und Steuerhydraulik für die Hinterräder, bleibt der Steuerschieber zwischen seinen beiden Federn in Nullposition. Die Schlitze für den Betätigungsdruck im Arbeitszylinder bleiben somit verschlossen. Liefert die Pumpe

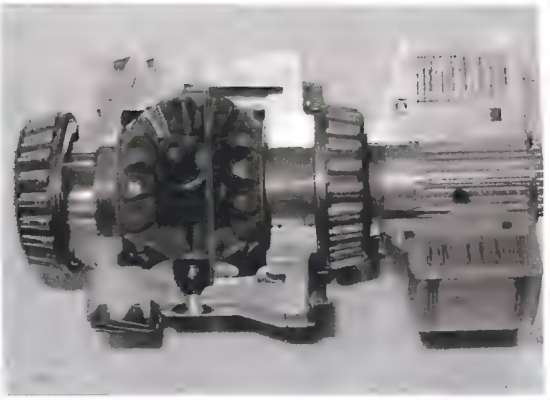
am Differential keinen Druck mehr, so bewegt sich bei Lenkausschlägen zwar der Steuerschieber, doch gelangt kein Druck in den Arbeitszylinder. In beiden Fällen wird die Hinterradführung „passiv" reagieren.

Dem weltweit aufkommenden Trend, kräftig motorisierte Automobile mit Allradantrieb auszustatten, schloß sich Mitsubishi mit dem neuen Galant an. Der Quermotor bildet mit einem Fünfganggetriebe, dem Verteilerdifferential mit angeschlossener Viskokupplung und dem Ausgleichgetriebe für die Vorderräder einen kompakten Block. Vom Getriebeausgang erfolgt die Kraftübertragung auf das Gehäuse des Verteilerdifferentials, das auf der gegenüberliegenden Seite in einem hohlen Zapfen ausläuft, der den „inneren" Lamellen der Viskokupplung als Nabe dient.

Der im Gehäuse der Viskokupplung verankerte Lamellensatz steht über eine in der Hohlwelle umlaufende Welle mit dem einen Abtriebsrad des Verteilerdifferentials und an ihrem Ende mit dem Winkeltrieb zur Kardanwelle in Verbindung, während vom anderen Abtriebsrad eine Hohlwelle und ein Stirnradpaar die Verbindung zum Ausgleichgetriebe der Vor-



Das Prinzip des Allradantriebs: Die Viskokupplung sperrt das Mittendifferential, der starre Durchtrieb wird sehr weich aktiviert



Baukastensystem: Viskokupplung und Mittendifferential sind im Getriebe untergebracht

POWERIGNITION

Die Zündkabelleiste für eine kraftvolle und sichere Zündung

POWERTECHNIK AUS DEM FORMEL 1 RENNSPORT

Zahlreiche Hersteller exklusiver Sportwagen und Limousinen rüsten ihre Fahrzeuge ab Werk mit speziell auf die jeweiligen Motorraummaße zugeschnittenen BERU-Zündleitungssätzen aus. Auch in der Formel 1, der Königsdisziplin im Automobilrennsport, konnten die maßgeschneiderten BERU-Kabelsätze z. B. in den McLaren-TAG-Turbomotoren ihre Zuverlässigkeit unter Beweis stellen.

Mit POWERIGNITION steht diese innovative Technik jetzt auch für alle VW-Modelle mit Quermotor 1,5, 1,6, 1,8 Ltr. (außer 16 V) zur Verfügung.

Die Zündkabelleiste BERU-POWERIGNITION verbindet Zündkerzenstecker, Verteilerstecker, Zündspulenstecker, Zündkabel und Verteilerkappe zu einer perfekten Einheit.

Vorteile sind das verbesserte Startverhalten bei Kälte und Nässe sowie der optimale Schutz gegen Streusalz, Schmutz, Wasser und Reinigungsmittel.

BERU-POWERIGNITION schützt aber auch vor Marderverbiß, sorgt für eine wirkungsvolle Entstörung des Autoradios . . . und ist in wenigen Minuten montiert.

BERU

Nur im Fachhandel und in Werkstätten.

VON SACHVERSTÄNDIGEN HOCHGESCHÄTZT.

Wenn es um die BMW 3er-Reihe geht, sind sich die Sachverständigen einig. Sowohl die engagierten Fahrer als auch die Tester der renommierten Automobil-Zeitschriften attestieren dem Original dieser Klasse beispielhafte Qualitäten. Hochgeschätzt werden die schon sprichwörtliche Dynamik, die umfassende Sicherheit und die hohe Zuverlässigkeit. Gelobt wird im gleichen Maße die vorbildliche Wirtschaftlichkeit der 3er-Reihe.

DER VORTEIL VON INNOVATIONEN.

Ein Beispiel für den kostengünstigen Service ist die in der Motorelektronik integrierte On-Board-Diagnose. Sie erkennt und speichert eventuelle Fehlfunktionen, die dann beim BMW Kundendienst schnell und zuverlässig abgerufen werden können. Ein weiteres präzises Argument für die Wirtschaftlichkeit ist die Service-Intervallanzeige.

Sie berechnet anhand des individuellen Fahrzeugeinsatzes, wann Ölwechsel oder Inspektionen fällig sind. Der Fahrer bestimmt so selbst, wann der nächste Service angezeigt ist.

QUALITÄT IST MEHR WERT.

Wirtschaftlichkeit beweist sich für den Fahrer eines BMW 3er aber auch in der hervorragenden Langzeitqualität. So errechnen sich die überdurchschnittlichen Wiederverkaufswerte schon aufgrund der hochwertigen Verarbeitung und des vorbildlichen Korrosionsschutzes. Aber am besten, Sie beurteilen die Qualitäten des 3er selbst, nach einer ausführlichen Probefahrt.

Die BMW 3er. Kauf, Finanzierung, oder Leasing – Ihr BMW Händler ist der richtige Partner.

BMW in Btx ★ 20900 #

Freude am Fahren

derräder herstellen. Dieser Antrieb arbeitet unter allen Umständen verspannungsfrei und verteilt die Antriebskraft im Verhältnis 50:50 auf Vorder- und Hinterräder.

Ohne Viskokupplung würde das Verteilerdifferential bei Schlupf zum Beispiel an den Hinterrädern diesen in durchaus unerwünschter Weise einen größeren Anteil am Antriebsmoment zuteilen, der sich nicht in Vortrieb umsetzen könnte. Bei einfacheren Allradantriebs-Systemen begegnet man diesem Effekt mit einer manuell betätigten Differentialsperre. Beim Galant tut's die Viskokupplung ganz automatisch. Sie nutzt dabei zwei physikalische Phänomene: das Beharrungsvermögen der Grenzschicht des Silikonöls auf den Lamellenoberflächen und die Scherkräfte der relativ langen Moleküle. Bei unterschiedlichen Drehzahlen der Lamellensätze entsteht eine wachsende Scherspannung, die einen Sperreffekt auslöst. Entgegen der häufig geäußerten Ansicht hat die Temperatur des Silikonöls keinen Einfluß auf die Funktion oder Sperrwirkung.

Eines kann die Kombination Zentraldifferential/Viskokupplung allerdings nicht verhindern: Es kann immer noch ein Rad jeder „Achse" unter extremen Bedingungen durchdrehen. Differentialsperren für angetriebene Vorderachsen empfehlen sich nicht wegen ihres Einflusses auf die Lenkfähigkeit. Mitsubishi hält aber eine Kombination Ausgleichgetriebe plus Viskokupplung wahlweise auch für die Hinterräder bereit. Sollte das Auto als Zugwagen oder in bergigen und schneereichen Gegenden benutzt werden, wäre dieses „Extra" den Aufpreis wert. Die Viskokupplung im Verteilerdifferential bietet durch ihre Funktion als Schlupfbegrenzer einen weiteren Vorteil, der einem Blockierschutz beim Bremsen recht nahe kommt.

MESSWERTE

Beschleunigungswerte:

0 bis 40 km/h	2,6 s
0 bis 60 km/h	4,1 s
0 bis 80 km/h	6,6 s
0 bis 100 km/h	9,6 s
0 bis 120 km/h	13,9 s
0 bis 140 km/h	19,9 s
0 bis 160 km/h	29,6 s

Elastizität: (Beschleunigung im 4./5. Gang)

60 bis 80 km/h	5,5/7,5 s
60 bis 100 km/h	11,3/15,2 s
60 bis 120 km/h	17,4/24,6 s
60 bis 140 km/h	24,8/36,3 s
60 bis 160 km/h	35,1/52,1 s

Schaltpunkte: von Gang

1 in 2	bei 49 km/h
2 in 3	bei 90 km/h
3 in 4	bei 135 km/h
4 in 5	bei 176 km/h

Tachoabweichungen:

Tacho 60 km/h	eff. 55 km/h
Tacho 80 km/h	eff. 76 km/h
Tacho 100 km/h	eff. 94 km/h
Tacho 120 km/h	eff. 114 km/h
Tacho 140 km/h	eff. 134 km/h
Tacho 160 km/h	eff. 154 km/h

Innengeräusche: im 4./5. Gang

Leerlauf	48 dB(A)
60 km/h	62/62 dB(A)
80 km/h	64/63 dB(A)
100 km/h	67/66 dB(A)
120 km/h	71/70 dB(A)
140 km/h	75/73 dB(A)
160 km/h	77/76 dB(A)

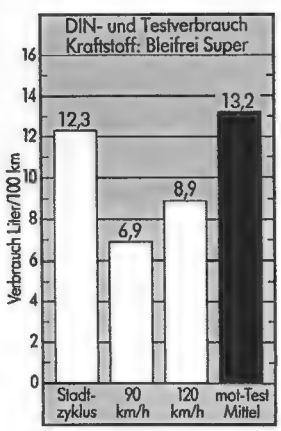
Verbrauch Bleifrei-Super: (Liter/100 km)

zügig	10,1
scharf	15,2
Kurzstrecke	12,8
Testverbrauch/Mittel	13,2
Tankreichweite	470 km

Ölverbrauch: 1,0 Liter auf 1 000 Kilometer.

Soweit zur Theorie, nun zur Praxis. Beim ersten Kontakt mit der Allradlenkung fällt auf, daß nichts auffällt. Während bei den Allradlenk-Konkurrenten Honda und Mazda die Hinterräder auch beim Ausparken durch einen gegensinnigen Einschlag auf sich aufmerksam machen, bleiben beim Galant die Hinterräder ungelenkt. Sie werden erst ab 50 km/h aktiv. Aber auch bei höheren Geschwindigkeiten und normalen und unkritischen Spurwechseln merkt der Fahrer den aktiven Eingriff der Hinterachse nicht.

Nur wenn man Ausweichmanöver provoziert und heftig einlenkt, spürt man, daß die Hinterhand den Vorderrädern folgt. Aber es ist bei weitem nicht so extrem, wie zum Beispiel beim Mazda 626 4WS, bei dem man in solchen Situationen das Gefühl hat, in einem Gelenkbus zu sitzen.



Das unscheinbare Lenkverhalten der Hinterachse am Galant hat den Vorteil, daß man sich nicht an ein „anderes" oder „neues" Fahrverhalten gewöhnen muß. Beim Mitsubishi-Dynamic-Paket spielt natürlich auch der permanente Allradantrieb eine entscheidende Rolle. Er verbessert nicht nur die Traktion auf kritischem Untergrund, sondern beeinflußt das Fahrverhalten. So ist es nicht möglich, auseinanderzupuzzeln, welche Fahreigenschaften nun der Allradlenkung oder dem Allradantrieb zuzuschreiben sind.

Das Fahrverhalten hat sich mit Allradlenkung und -antrieb wesentlich verbessert. Das gilt vor allem für Situationen in Grenzbereich-Nähe. Da beginnt der Dynamic 4 völlig unproblematisch und beherrschbar über alle viere Richtung Kurvenaußenrand zu schieben. Und das trotz der

Sportliches Outfit: Die Karosserie ist mit Spoilern und Schwellern beplankt. 50 Prozent der Karosseriebleche sind verzinkt.

Die Sitze sind vorn wie hinten gut ausgeformt und komfortabel. Die Längsverstellung (vorn) ist allerdings zu knapp bemessen.

ungünstigen Achslastverteilung: 800 kg belasten die Vorderachse, während 592 kg auf der Hinterachse lasten.

Der positive Gesamteindruck des Fahrwerks wird durch die Handlichkeit des Top-Galant noch verstärkt. Das liegt daran, daß das Übersetzungsverhältnis der Servolenkung geändert wurde. Während beim Galant GLSi 3,2 Lenkradumdrehungen nötig sind, um von Anschlag zu Anschlag zu kurbeln, benötigt man im Dynamic 4 nur 2,5 Umdrehungen.

Der Beiname „Dynamic" im Schriftzug kann sich eigentlich nur auf die neue Hinterachse und deren Lenkbarkeit beziehen, denn auf den Motor trifft dies nicht so sehr zu. Auch, wenn er 16 Ventile vorzeigen kann, die sich auf die vier Zylinder verteilen und Fahrdynamik suggerieren.

Daß der Motor seine Dynamik nicht auf die Straße bringen kann, liegt vor allem am Gewicht des Dynamic 4, denn High Tech unterm Bodenblech wiegt schwer. Der Testwagen brachte exakt 1394 kg auf die Waage. Der 16V-Motor wurde bereits in mot 12/1988 vorgestellt, deswegen hier nur die wichtigsten Details:

- Zwei Wellen, links und rechts parallel zur Kurbelwelle angeordnet, drehen sich doppelt so schnell wie die Kurbelwelle und sollen Vibrationen eliminieren.
- Mit der sogenannten Schadstoff-Check-Diagnose (SCD) werden über 14 Parameter die Funktion der Einspritzanlage und des Kat überprüft. Diese interne ASU dauert nur fünf Sekunden.
- Um Reibungsverluste auszugleichen, ist der Schwinghebel über Rollenlager gelagert.

Mehr Hubraum, und damit auch die Mehrleistung, die dem Galant gut zu Gesicht stehen würde, ist nicht in Sicht. Auch wenn ein V6-Motor theoretisch im Motorraum Platz hätte, so wie beim Toyota Camry – geplant ist eine Leistungssteigerung nicht.

Wenn der Galant so sportlich, wie er sich optisch präsentiert, auch gefahren wird, dann ist er in Sachen Spritverbrauch kein Kostverächter. Bei scharf gefahrener Langstrecke konsumiert er rund 15 Liter Bleifrei-Super pro 100 km. Geht es moderater und gemütlicher zu, schwankt der Verbrauch um 10 Liter. Zwischen diesen beiden Werten liegt der Stadtverbrauch mit 12,0 bis 13,0 Liter. Im Testbetrieb errechnete sich ein Mittelwert von 13,2 Litern. Außer Kraftstoff konsumiert der Sechzehnventiler auch Öl, auf 1000 km rund einen Liter. Die Mehrleistung gegenüber dem hubraumgleichen Zweiventiler schlägt sich nicht auf den Geräuschpegel im Innenraum nieder. Der Galant Dynamic 4 ist nur rund ein bis drei dB(A) lauter als der Galant GLSi.

Zur Fahrfreude gehört auch ein ergonomischer Fahrerplatz, der den Mitsubishi-Ingenieuren gut gelungen ist. Alles hat seinen richtigen Platz, es gibt keine versteckten Hebel: Die große Hupttaste befindet sich in Lenkradmitte, der rote Schalter für die Warnblinkleuchten ist nicht zu verfehlen, zum Bedienen des Radios sind keine Turnübungen notwendig.

Die Sitze im Top-Galant sind wesentlich mehr ausgeformt und bieten deshalb mehr Halt. Für den Norm-Autofahrer sind die Sitze perfekt; großgewachsene Personen oder sogenannte Sitzriesen werden sich allerdings schwer tun. Der Fahrersitz läßt sich nämlich nicht weit genug nach hinten verstellen. So bekam Matthias Stattelmann, Testredakteur bei mot mit 192 cm Gardemaß, Probleme, sein Gehwerkzeug einigermaßen komfortabel unterzubringen. Der Scheitel scheuerte dabei schon am Rahmen des Schiebedachs.

Der Galant 16V Dynamic 4 ist ein technisch außerordentlich interessantes Fahrzeug. Es ist komplett ausgestattet und bietet viel Auto fürs Geld; sein Preis liegt bei 42 500 Mark. Sicher fehlt es dem Top-Galant an Prestige, aber das kann sich sehr schnell ändern. Mitsubishi wird 1989 mit dem vierradgelenkten Galant die Rallye-WM bestreiten.

Das Reglement der serienahen Gruppe A schreibt vor, daß vom Basismodell in einem Jahr 5000 Exemplare gebaut werden. Das ist nicht zuletzt ein Grund, weshalb der Galant Dynamic 4 verkauft wird. Die Rallye-Premiere hat der Galant bereits hinter sich. Ari Vatanen, der auch als Werksfahrer im Gespräch ist, war beim letzten WM-Lauf 1988 in England mit schnellen Zeiten vorn dabei – bis er das Auto schließlich in den englischen Wäldern an einem Baum zerlegte.

Kenner der Rallye-Szene behaupten, daß dieses Auto genug Potential besitzt, um ganz vorn mitzufahren. Für die normale Straße gilt das übrigens auch. □

Fotos: Binder, mot-Archiv

TECHNISCHE DATEN

Motor: 106 kW (144 PS) bei 6500/min, 170 Nm bei 5000/min, Verdichtung 9,8:1 (Bleifrei-Super). Bohrung/Hub 85,0/88,0 mm, Hubraum Steuerformel 1983 cm³, effektiv 1997 cm³. Kennfeldgesteuerte Transistorzündung mit Doppelzündspulen-System, geregelter Dreiweg-Katalysator.

Kraftübertragung: Hydraulisch betätigte Einscheiben-Trockenkupplung, Fünfganggetriebe, Übersetzungen: 2,846 – 1,684 – 1,115 – 0,833 – 0,690 – R. 3,166.

A.B.S. hält, was V6 verspricht.

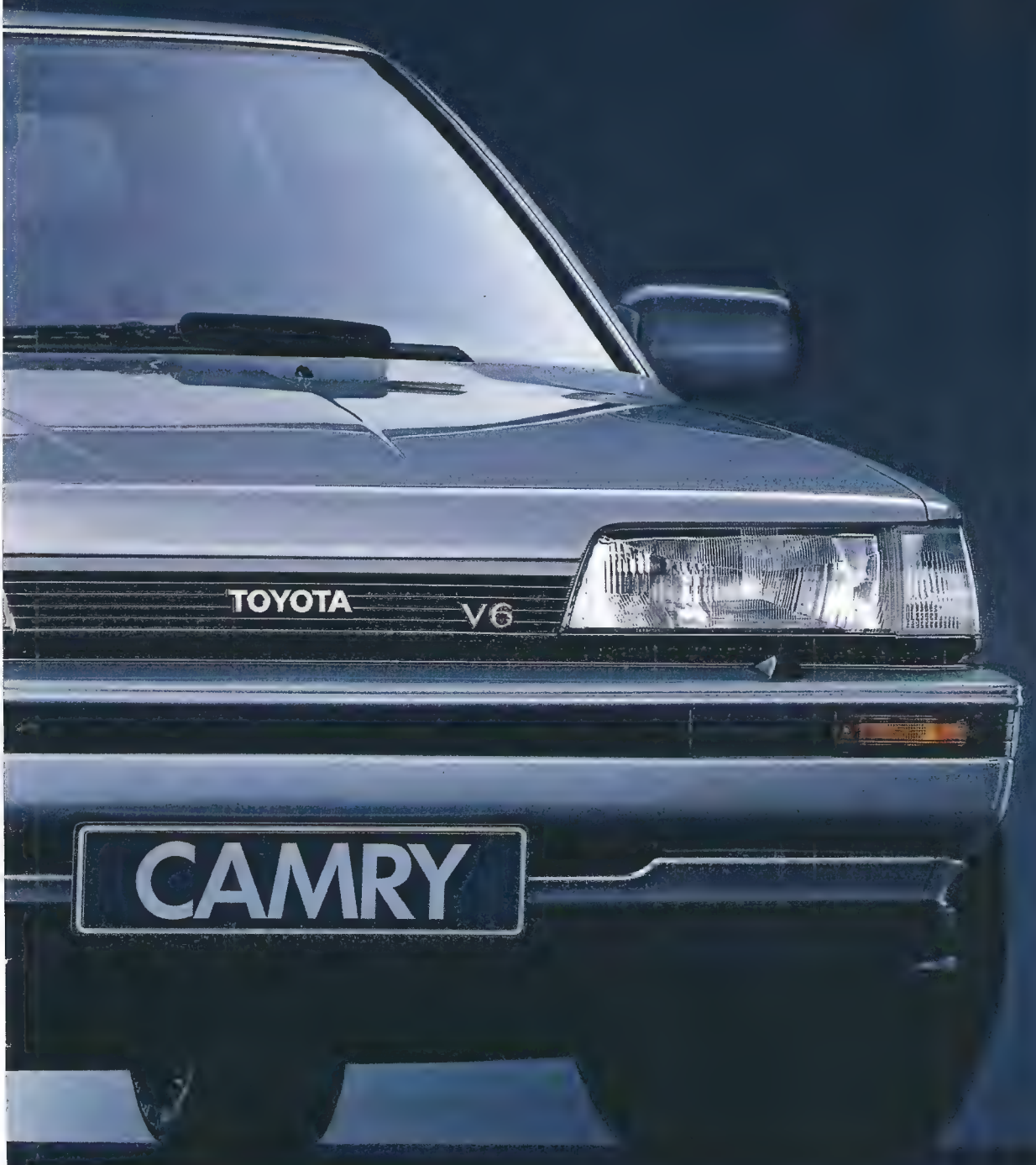
BMZ 7/89

3,9% effektiver Jahreszins. Anzahlung 25%, Laufzeiten 12, 24 oder 36 Monate über TOYOTA KREDITBANK. Camry Limousine GXi 2,5 V6, 118 kW/161 PS,

Wer hohe Fahrkultur zu schätzen weiß, für den ist V6 keine leere Formel. Sondern das Zeichen für den erfüllten Komfortanspruch der Luxusklasse: Im Camry 6-Zylinder mit 24 Ventilen führt Toyota die Mehrventil-Technologie zu einem neuen Höhepunkt. Dank computergesteuertem Motormanagement mit elektronischer Kraftstoffeinspritzung und digitaler Kennfeldzündung zeigt sich das raumsparende Frontantriebskonzept von seiner wirtschaftlichsten Seite. Ohne dabei auf der anderen Seite sportliche Dynamik, exzellente Laufruhe und familiären Reisekomfort vermissen zu lassen. Bei alldem hält er sich nach außen vornehm zurück, um innen sein wahres Gesicht zu zeigen: Gibt er Ihnen doch nicht nur das Gefühl, klassenunübliche Ausstattungsvielfalt genießen zu können. Er gibt Ihnen auch das beruhigende Gefühl von Sicherheit - dank seines Komfortfahrwerks, dank A.B.S. und Servolenkung. Sie sehen - wir halten, was Sie sich von ihm versprechen.

TOYOTA

Nichts ist unmöglich



3-Wege-Kat ab DM 38.380,– unverbindliche Preisempfehlung (ohne Überführung). Toyota Btx: *40063#

DIE EURO-NORM

DIESEL-KRAFTSTOFF AUF

Daß der Dieselmotor in eine Sackgasse gefahren ist, macht nicht nur die Automobilhersteller besorgt, sondern auch die Mineralölkonzerne. Sie machen Stimmung für den Diesel. Klaus Reeders, verantwortlich für Kraftstoffentwicklung bei Shell, prophezeit: „Wir glauben, daß der Diesel nur momentan im Tief ist. Hinsichtlich seiner Technik bietet er noch hohes Entwicklungspotential."

Während die Ottokraftstoffe in der Vergangenheit durch intelligentes Additivieren ständig verbessert wurden, ist der Dieselkraftstoff seit Jahrzehnten in seinen wesentlichen Kriterien unverändert geblieben. Als Ausnahmen gelten hier die Reduzierung des Schwefelgehalts und die Erhöhung der Fließfähigkeit bei Minusgraden.

Daß der Dieselkraftstoff ein Entwicklungsdefizit zu verbuchen hat, liegt nicht zuletzt daran, daß die Dieselmotoren robust und anspruchslos waren. Das hat sich aber geändert: BMW verpaßte seinen Selbstzündern eine digitale Motorsteuerung, Mercedes-Benz feilt an innermotorischen Maßnahmen (siehe Titelgeschichte). Auch der Direkteinspritzer ist empfindlich gegen miese Dieselqualität. Der Dieselmotor wird insgesamt komplizierter, an die Kraftstoffqualität werden höhere Anforderungen gestellt. Den Dieselkraftstoff gestiegenen Anforderungen anzupassen, ist aber nicht einfach. In den Raffinerien ist es ein sorgsames Jonglieren mit mehreren Bällen. Vor allem deshalb, weil die Qualität des Diesel sehr viel stärker als bei Ottokraftstoffen vom Rohöl abhängt. Ein Beispiel: Rohöl aus England hat einen hohen Paraffinanteil, bietet eine hohe Cetanzahl und zugleich einen hohen Cloud Point (Temperatur, bei der Mineralöl Paraffin oder andere feste Stoffe ausscheidet).

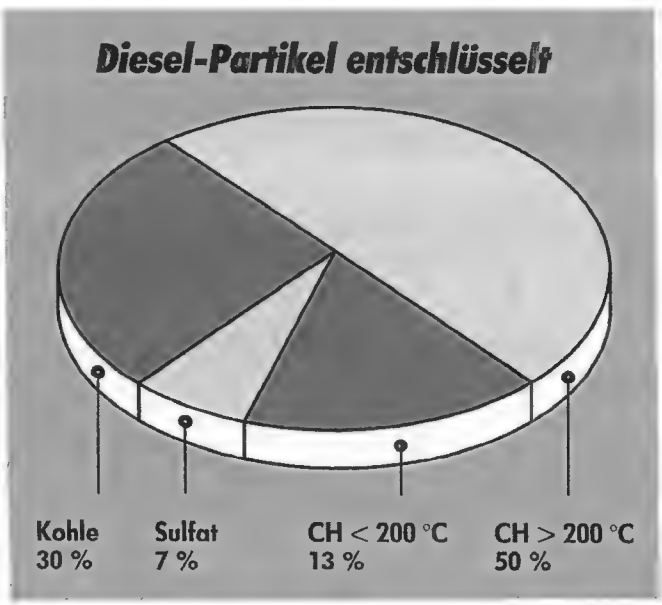
Kommt das Rohöl aus Mexiko, dann ist es von Haus aus sehr aromatenreich, hat eine niedrige Cetanzahl und einen niedrigen Cloud Point. Es sind zwei völlig unterschiedliche Ausgangsprodukte, die zum selben Endprodukt „umgebaut" werden müssen. Deshalb werden die Rohöle auch mit Additiven, also mit chemischen Substanzen, angereichert, die dafür sorgen, daß unter dem Strich eine konstante Qualität aus den Zapfpistolen fließt.

In Deutschland sind die Mindestanforderungen in einer entsprechenden DIN-Norm verankert. Sie ist allerdings nur für Deutschland bindend. Das soll sich aber noch 1989 im Hinblick auf den Gemeinsamen Europäischen Binnenmarkt ändern; eine Euro-Norm für Dieselkraftstoff soll noch in diesem Jahr formuliert und beschlossen werden. Man hofft, daß dabei die deutschen Grenzwerte übernommen werden, weil sie nach wie vor die „strengsten" Eckwerte aufweisen.

In Frankreich schwankt beispielsweise der Dichtegehalt des Dieselkraftstoffs um 10 Prozent. Wird der Motor auf eine mittlere Dichte eingestellt, dann wird sich der Fahrer, der den oberen Dichtewert getankt hat, über den geringen Rußausstoß freuen, aber einen Leistungsverlust beklagen. Diesel mit dem unteren Dichtewert bringt zwar Leistung, aber einen indiskutablen Rußausstoß.

Untermauert wird die Forderung nach einem besseren

Stein des Anstoßes sind die Partikel, die der Diesel produziert. Und so setzen sie sich zusammen: 30% sind Ruß, 7% Sulfate und 63% Kohlenwasserstoffe. Unser Auto-Verkehr produziert im Jahr rund 50 000 Tonnen dieser Partikel.



KOMMT

QUALITÄTSKURS

Dieselkraftstoff auch durch eine Studie der Aral-Forschung, bei der Dieselmotoren nach einem repräsentativen Auswahlverfahren untersucht wurden.

Ergebnis: 60 Prozent der Fahrzeuge weisen eine überhöhte Verkokung der Einspritzdüsen auf. Die Auswirkungen: härteres Verbrennungsgeräusch, zunehmende Rauch-/Rußentwicklung, Verbrauchsanstieg, schlechterer Kaltstart. Das sind genau die Punkte, die den Dieselkritikern sauer aufstoßen und den Selbstzünder zum Umweltschreck stempeln.

Zwar hat der Diesel hinsichtlich der gasförmigen Abgaskomponenten wie CO, CH und NO_X das Niveau eines Kat-Motors, aber an Partikeln produziert der Diesel das Zigfache. Die Partikel bestehen im wesentlichen aus Kohlenstoff (Ruß), unverbrannten Kohlenwasserstoffen (dazu gehören auch Polyzyklische Aromate, von denen einige als krebserregend bekannt sind) und Sulfaten.

Wie lassen sich die Partikelemissionen durch den Kraftstoff reduzieren? Die wichtigsten Parameter sind dabei die Dichte, der Schwefelanteil und der Aromatengehalt. Eine Erhöhung der Cetanzahl, die die Automobilindustrie fordert, hat – so Shell – aber keinen Einfluß auf die Partikelemissionen.

Die Bedeutung der Dichte liegt darin, daß mit deren Zunahme der Heizwert steigt. Dem Motor wird also bei gleichem Einspritzvolumen mit zunehmender Kraftstoffdichte mehr Energie zugeführt. Die Folge ist mehr Leistung, allerdings auch ein erhöhter Partikelausstoß unter Vollast.

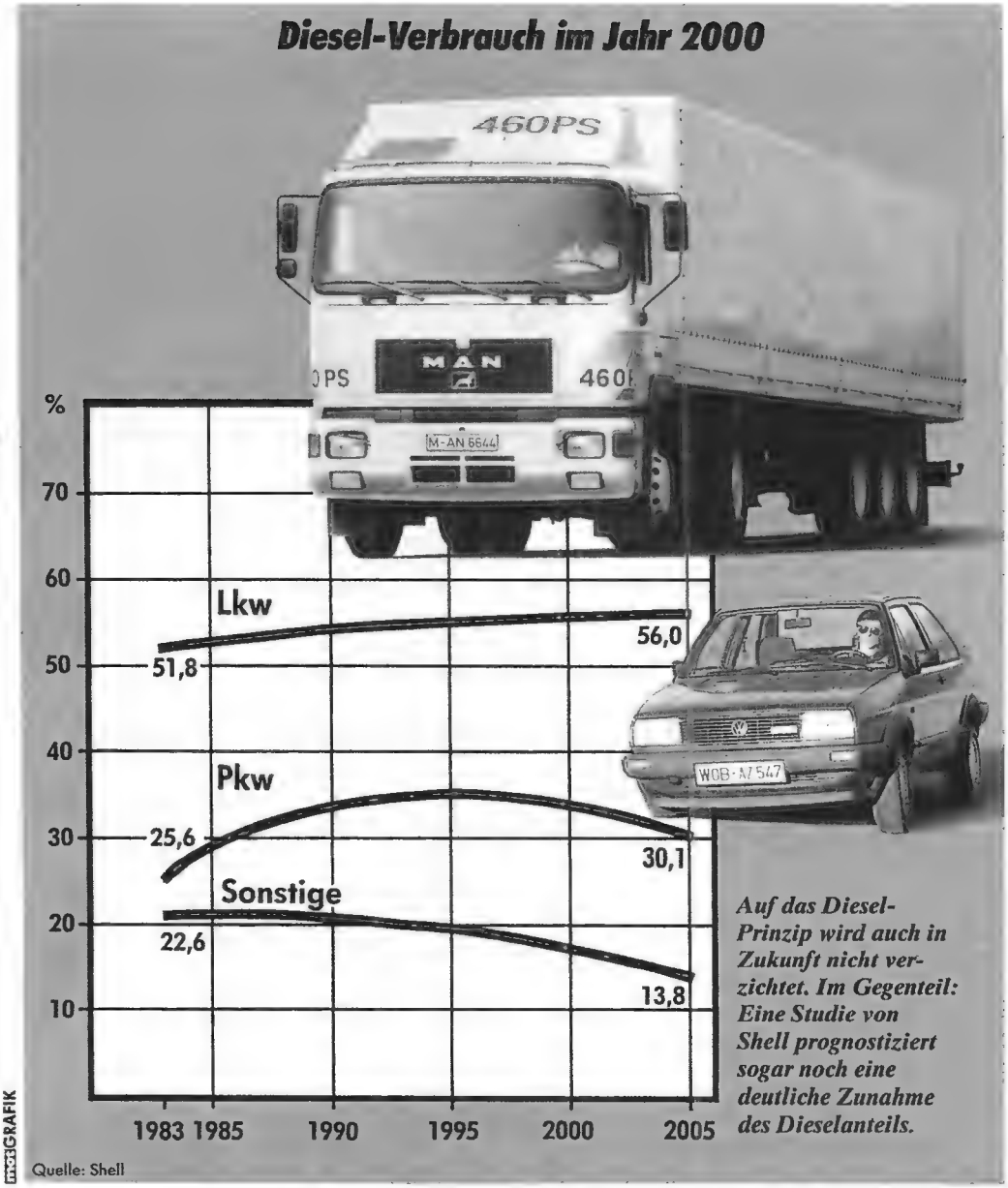
Den Einfluß des Schwefel- und Aromatengehalts auf die Emissionswerte hat das Umweltbundesamt überprüfen lassen. Ergebnis: Eine Reduzierung beider Stoffe ist technisch machbar, bedeutet aber hohe Investitionskosten für die Raffinerie und höhere Spritpreise für den Kunden.

Für Europa würden sich bei einer Reduzierung des Schwefelgehalts von derzeit 0,20 Gewichtsprozent auf 0,05 Gewichtsprozent nach Angaben von Shell zwar Investitionen in Höhe von 787 Millionen Mark ergeben, der Spritpreis müßte um nur 0,62 Pfennig (ohne Mehrwertsteuer) angehoben werden. Soll dagegen der Aromatengehalt halbiert werden, kostet das 9,605 Milliarden Mark – für den Dieselfahrer würde das mit 4,66 Pfennig/Liter zu Buche schlagen.

Wie würde sich der Partikelausstoß ändern? Wird der Aromatengehalt halbiert, dann reduzieren sich die Partikelemissionen um rund 20 Prozent. Damit würde der Anteil der Dieselabgase an der jährlichen Staubemission von 6,7 Prozent auf 5,3 Prozent zurückgehen.

Für die Schwefeldioxid-Emission (SO_2) ergäbe sich bei einer Minimierung des Grenzwerts auf 0,05 Gewichtsprozent eine Reduzierung von rund 50 000 auf 13 000 Tonnen pro Jahr. Damit würde der Anteil der Dieselabgase an der gesamten SO_2-Emission von 3,3 Prozent auf 0,9 Prozent sinken. *kh*

Fotos: Binder, mot-Archiv



Auf das Diesel-Prinzip wird auch in Zukunft nicht verzichtet. Im Gegenteil: Eine Studie von Shell prognostiziert sogar noch eine deutliche Zunahme des Dieselanteils.

Von Olaf von Fersen

MODERNE MOTOREN: LANCIA THEMA V8

FERRARI-HERZ

Rosenzüchter wenden das Prinzip der Okulation an: Einer weniger edlen Rose wird das Reis einer Edelsorte aufgepfropft. Die rationelle Methode, um edle Sorten schnell zu vermehren.

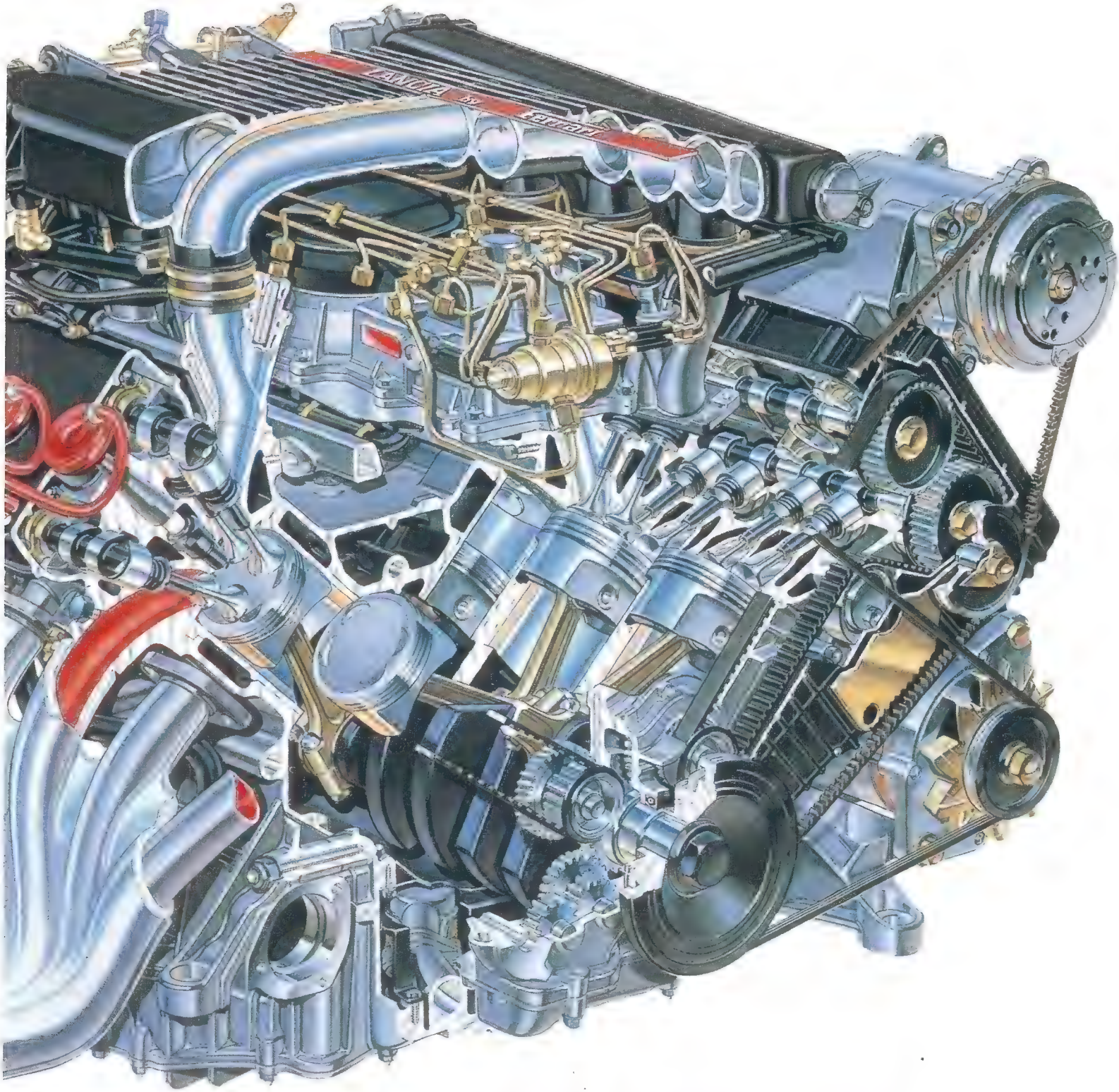
Ähnliches geschah unter Fiat-Regie: Der 1975 in Produktion genommene Dreiliter-V8 aus Maranello, ursprünglich geschaffen für das Ferrari-Sportcoupé 308, wurde ins Lancia-Spitzenmodell Thema gesteckt. Die Motorkonstruktion F 105 war bereits für den Quereinbau konzipiert – allerdings für den Mittel-Einbau. Im Lancia haust sie im Vorderwagen und treibt die Vorderräder an. War aber die Ferrari-Version bereits 1985 mit den Grundmaßen 83,0 x 73,6 mm für Bohrung und Hub auf 3186 cm³ vergrößert worden, so blieb man für den Lancia 8.32 bei den ursprünglichen Dimensionen 81,0 x 71,0 mm gleich 2927 cm³ Hubraum.

Bei der Transplantationsaktion mögen zwei Überlegungen Pate gestanden haben: bessere Nutzung der Ferrari-Produktion und Aufwertung des Lancia Thema zum echten Prestige-Modell – ein Fahrzeug, wie es bisher im Konzernprogramm fehlte. Dabei ist das Ferrari-Werk beileibe keine Fabrik, die Motoren wie Popcorn backen kann. Die kleinen Stückzahlen sorgen dann aber für eine ganz gewiß nicht unerwünschte Exklusivität.

Der kleine Achtzylinder von Ferrari ist für ein Auto mit hohem sportlichen Image konstruiert. Dementsprechend wurden auch die Akzente gesetzt: das überquadratische Hub/Bohrung-Verhältnis, vier obenliegende Nockenwellen, vier Fallstrom-Doppelvergaser und eine Nenndrehzahl von 7700/min für eine Leistung von 187 kW (255 PS). In diesem Trimm war das feine Kraftwerk für eine kultiviert auftretende Prestige-Limousine natürlich wenig geeignet. Auch bei Ferrari war bereits 1982 das Vergaserbüschel über den Zylinderköpfen einer Kraftstoffeinspritzung gewichen, ferner wurde für den 3,2 Liter-Motor die Nenndrehzahl zurückgestutzt.

Nun übernimmt bekanntlich Lancia auch von der großen Mutter Fiat die Motoren nicht unbesehen. Wie schon Vergleiche einiger Daten erkennen lassen, wird tüchtig Feinarbeit geleistet, um den Motoren auch die erwünschten Charaktereigenschaften beizubringen. Davon zeugen unter anderem die nicasilbeschichteten Leichtmetall-Laufbuchsen, von denen jede nur 405 Gramm wiegt, oder die zugehörigen Leichtkolben der Firma Mahle (Stück 305 g) mit ihren 1 mm starken Kompressions-Kolbenringen. Das ist neuester Stand. Was hingegen eher antiquiert wirkt, ist der dickwandige Guß mancher Leichtmetallteile, der „fehlende" hydraulische Spielausgleich für die 32 Ventile und die ungeheure Vielfalt von Schrauben und Muttern unterschiedlichster Dimension.

Obwohl der V8 für den Mittel-Einbau schon sehr kompakt ausgelegt wurde, mußte er für den Lancia Thema noch ein wenig komprimiert werden. Das geschah



Thema mit Variationen: Das Prestige-Modell der Lancia Thema-Baureihe glänzt mit dem Ferrari-V8-Einspritzmotor und 158 kW (215 PS) Höchstleistung.

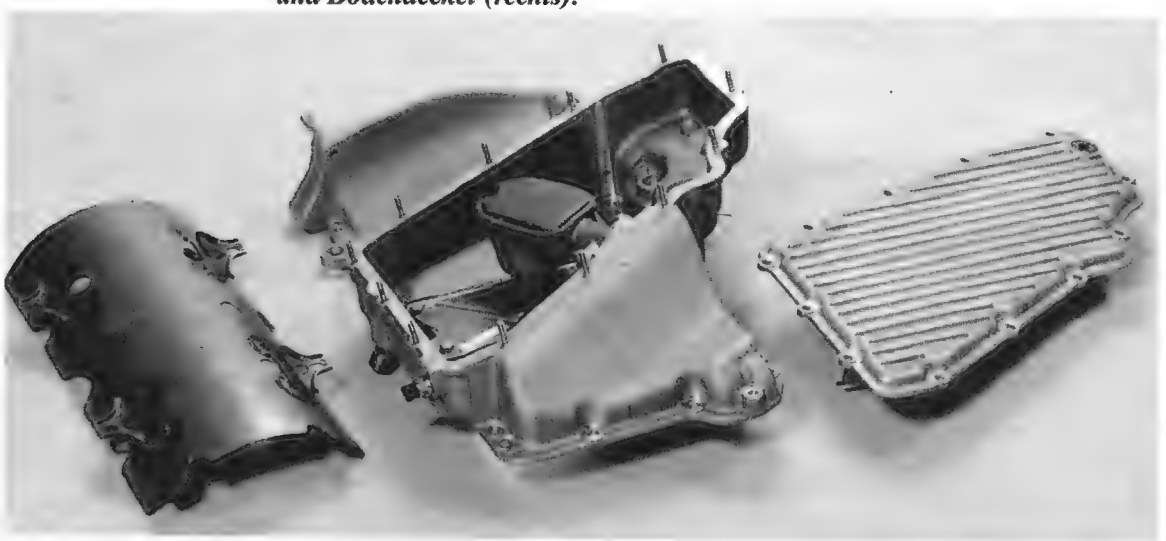
vor allem an der Stirnseite. Statt hintereinander auf dem Stumpf der Kurbelwelle stekken die Antriebsritzel für die Nockenwellenpaare an schrägverzahnten Stirnrädern über und beiderseits des Antriebszahnrads. Hierbei wurden nicht nur Längen-Zentimeter gewonnen, sondern auch das Antriebsverhältnis von Kurbelwelle zu Nockenwellen zweistufig reduziert. Das erbrachte kleinere Riemenräder an den Nockenwellen – und mehr Platz unter der Motorhaube. Der Zahnradsatz übernahm auch den Antrieb der Zahnrad-Ölpumpe.

Ein wesentlicher Unterschied zeigt sich auch an der Kurbelwelle: Der Ferrari-Motor ist mit einer 180°-Welle (Kröpfungen wie bei einem Vierzylinder), der Lancia mit einer Welle mit 90°-Zapfenversatz ausgestattet. Die Ferrari-Welle nutzt die Gasschwingungen zu einem kleinen Mehr an Leistung, die Lancia-Ausführung sorgt für einen besseren Ausgleich der Massenkräfte, also für ein Plus an Laufruhe.

Ferrari-Motoren waren schon immer eine Augenweide, doch am Triebwerk des Lancia 8.32 haben offenbar auch die Schönheitskosmetiker noch Hand angelegt. Der schwarze Luftkasten mit seinem roten Band, das schimmernde Aluminium und die feuerroten Zündkabel machen schon was her. Im Leichtmetall-Motorblock mit 90°-Spreizwinkel zwischen den Zylinderreihen sitzen die Alu-Laufbuchsen etwa auf halber Länge elastisch mit einem Kragen auf einem O-Ring, während sie oben mit einem Bund im geschlossenen Deck durch den Zylinderkopf fixiert werden. Nach unten reichen die Kurbelhauswände,von der Hauptlagermitte aus gemessen, knapp 85 Millimeter hinab. Den unteren Abschluß bildet eine große Ölwanne aus Aluminiumguß.

Leichtmetall-Laufbuchse mit Nicasil-Beschichtung (oben). Der nur 55 mm hohe Kolben (rechts) hat in der flachen Mulde vier Einkerbungen für die Ventile. Geschmiedetes Pleuel mit Bronzebuchse (links).

Die geschmiedete Kurbelwelle hat nitrierte Lagerzapfen. Die komplette Ölwanne (unten) mit Schwallblech (links) und Bodendeckel (rechts).



Fünf Hauptlager nehmen die geschmiedete Kurbelwelle auf. Ihre nitrierten Zapfen haben einen Durchmesser von 63 Millimetern. An den vier Hubzapfen mit je 43,6 mm Durchmesser greifen zwei geschmiedete Stahlpleuel von 136 mm Länge und 520 g Gewicht an. Die von Mahle beigesteuerten Leichtkolben sind nur 55 mm hoch und tragen drei Ringe: Mit nur 1,0 mm sind die Kompressionsringe ungewöhnlich schmal. Der obere ist ein verchromter Rechteckring, der mittlere ein Minutenring mit Fase, der untere ist ein 2,9 mm starker Schlauchfeder-Ölring. Der Kolbenboden weist eine flache Mulde auf, mit vier Kerben für den Freigang der Ventile im Rand. 18,5 mm im Durchmesser und 48 mm lang, wiegt der Kolbenbolzen nur 65 Gramm. Er ist im Kolben und in einer Bronzebuchse im Pleuel schwimmend gelagert und seitlich durch je einen Drahtring gesichert.

Die Riementriebe für die beiden Nockenwellenpaare enthalten je eine von Hand verstellbare Spannrolle. In den Leichtmetallköpfen sind die ungewöhnlich schlanken Nockenwellen in je fünf Gleitlagern relativ nahe zusammengerückt. Das ergab einmal einen schmalen Kopf,

ESSO SUPER PLUS

Bleifrei hat jetzt eine neue starke Seite.

Jetzt können noch mehr Autos bei voller Leistung bleifrei fahren. Ohne jeden Eingriff in den Motor, denn Esso Super Plus hat erstmals ohne Blei die gleich hohe Oktanzahl wie verbleites Super. Es ermöglicht so die gleiche Leistung und kostet trotzdem weniger.

Das neue Esso Super Plus gibt es schon an vielen hundert Esso Stationen, und täglich kommen weitere hinzu. Dort erhalten Sie auch die dreijährige Esso Bleifrei-Garantie für Ihren Motor.

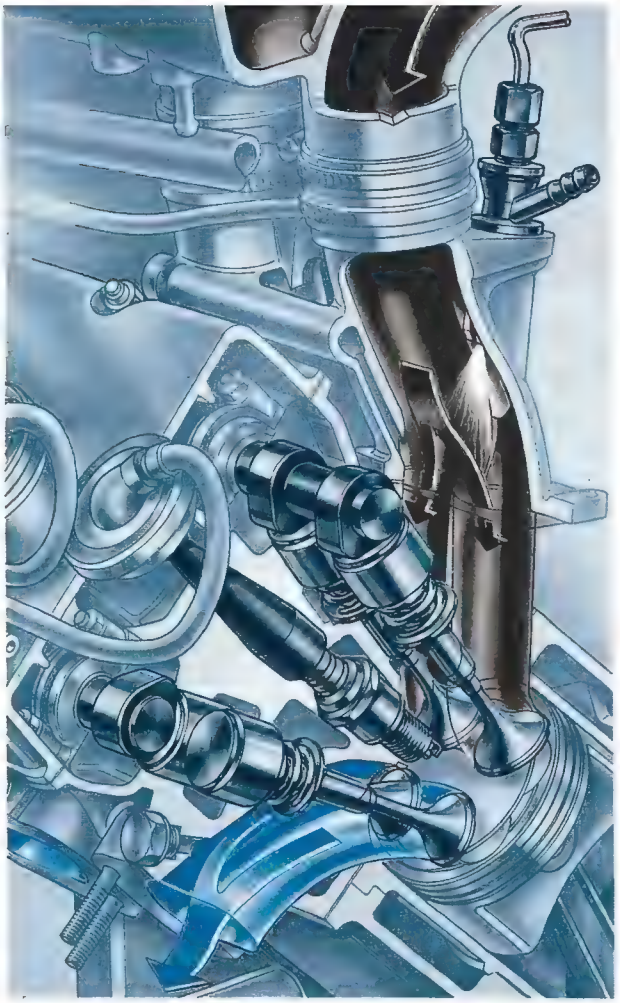
Esso Super Plus tut also etwas für Motor, Geldbeutel und unsere Umwelt und ist damit ganz auf Ihrer Seite.

Esso

Esso Super Plus. Bleifrei mit Biß.

zum anderen einen mit 33,5 Grad engen Ventilwinkel für ein flaches Brennraumdach. Die Strömungswinkel und die spezielle Brennraumform mit der schmalen, durch die Kerben unterbrochenen Quetschfläche erweisen sich als guter Kompromiß.

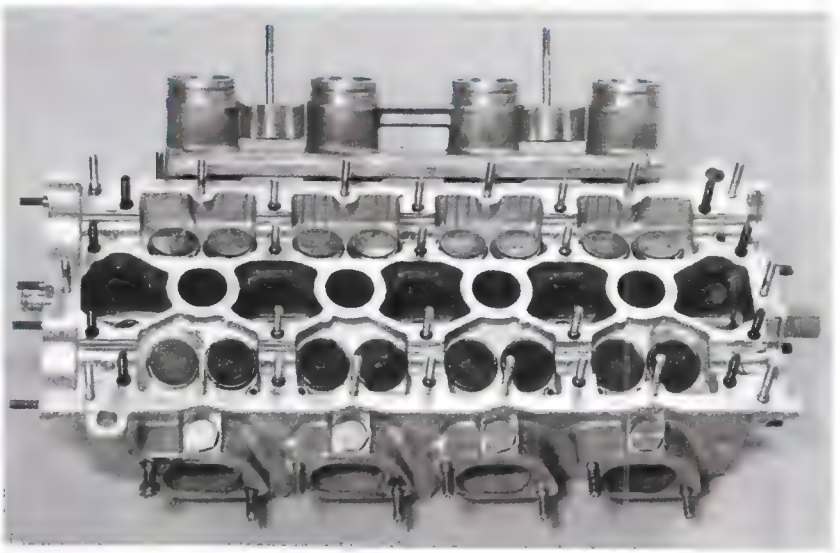
Den Beweis liefert der Mitteldruck von 12,2 bar – 1 bar mehr als beim Ferrari/Ferrari-Motor. Die Tellerdurchmesser der Ventile betragen 29 mm (Einlaß) und 26 mm (Auslaß). Ihre Schäfte sind gleicherweise 7 mm stark, der Ventilhub hingegen mit 8,78 und 7,82 mm unterschiedlich. Jedes Ventil erhielt zwei Schließfedern. Von einem Motor mit 32 Ventilen erwartet man heutzutage einen hydraulischen Spielausgleich. Angeblich wurde aber derlei von Enzo Ferrari kategorisch abgelehnt. So stecken also nach alter Art zwischen Nokken und Ventilen schlichte Tassenstößel mit kalibrierten Distanzplättchen. Die Stößel haben einen Durchmesser von 33 mm und wiegen mit den dazugehörigen Plättchen etwa 65 Gramm.

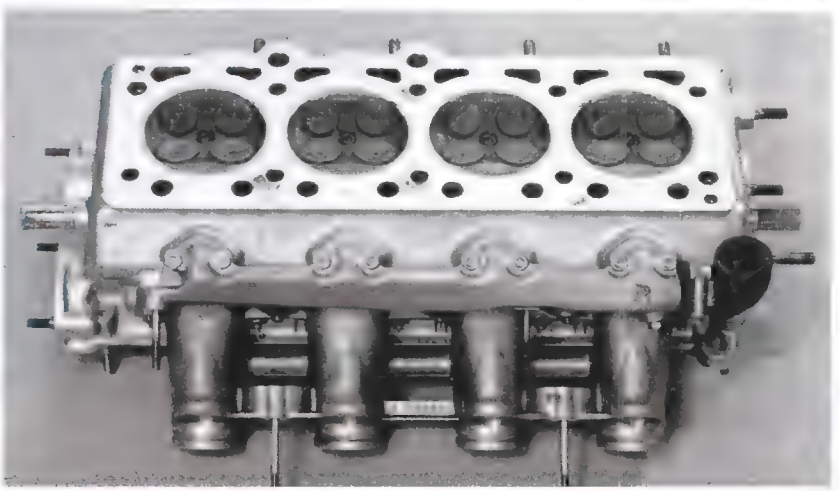


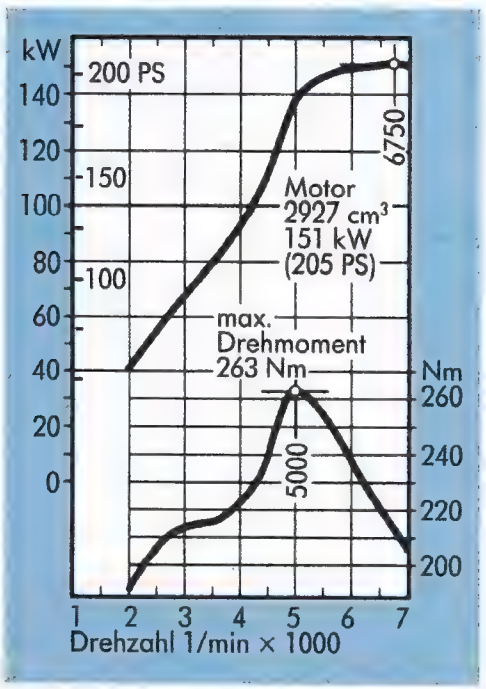
Bei einem Verdichtungsverhältnis von 10,5:1 leistet der Lancia 8.32 stattliche 158 kW (215 PS) bei 6750/min in der Ausführung ohne zusätzliche Abgasreinigung. Die Kat-Variante kommt mit 9,5:1 und gleicher Nenndrehzahl auf 151 kW (205 PS). Das Spitzendrehmoment von 285 Nm findet sich bei 4500/min ein. Der mit Dreiweg-Kat abgasgeputzte Bruder muß für 263 Nm 500/min zulegen. Motorgewicht: 213 Kilogramm.

Dem Verdichtungsverhältnis entsprechend sind auch die ROZ-Ansprüche verschieden. Die höhere Verdichtung verlangt Superbenzin (ROZ 98-100), die niedigere gibt sich mit unverbleitem Eurosuper (ROZ 95) zufrieden.

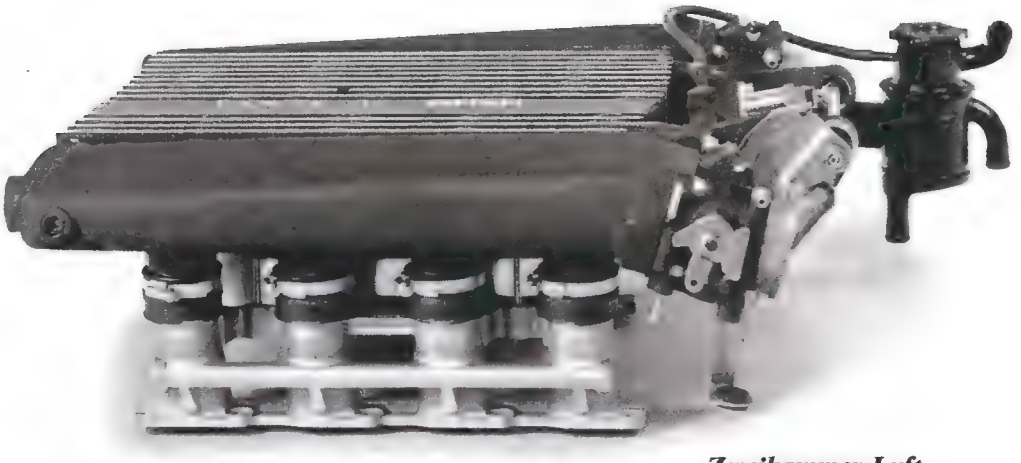
Der relativ enge Ventilwinkel ergibt ein flaches Brennraum-Giebeldach (oben). Zylinderkopf und -block wurden modifiziert (rechts), das feine Kraftwerk in Leistung und Drehmoment kultiviert.







Die Gemischbildung besorgt eine Bosch KE-Jetronic der dritten Generation, für den Kat-Motor gibt es die KE 3.3, in beiden Fällen mit Luftmengenmessung durch Stauklappe. Die Einspritzanlage hat ihren Platz zwischen den beiden Zyinderreihen und unter dem alles überdeckenden Luftkasten. Die angesaugte Luft passiert zuerst ein großes Filterelement, danach den Luftmengenmesser und wird sodann in zwei Ströme gespalten. Diese gelangen durch zwei Klappenstutzen in die beiden Kammern des Luftkastens, aus denen rechts und links je vier Saugrohre zu den Zylindern führen. Verglichen mit dem Ferrari/Ferrari-Motor sind beim Lancia 8.32 die „über Kreuz" geführten Saugrohre fast doppelt so lang (was auf Nutzung der Gassäulenschwingungen zur optimalen Zylinderfüllung bei niedrigeren Drehzahlen schließen läßt). Auch der Luftkasten ist erheblich größer.



Zweikammer-Luftkasten mit unterem Teil der Saugrohre, deren „längere Hälfte" horizontal im Luftkasten liegt.

Die Zündanlage stammt von Marelli, nennt sich „Microplex" und enthält ein gespeichertes Kennfeld. Sie arbeitet mit Gebern für Motordrehzahl und Totpunkt, zwei von den Einlaßnockenwellen betriebenen Verteilern und zwei Zündspulen. Bei der Kat-Version sind noch Klopfsensoren dabei. Der Drehschwingungsdämpfer auf dem vorderen Stumpf der Kurbelwelle trägt drei Riemenrillen: eine für den Keilrippenriemen zum Antrieb von Generator und Wasserpumpe, zwei für Lenkservopumpe und Klimakompressor. Die Aufhängung des Triebwerkblocks übernehmen Gummielemente.

Die Wartungsvorschriften sehen Keilriemenwechsel alle 20 000 km und Zahnriemenwechsel alle 40 000 km vor. Alle 10 000 km sind die Riemenspannungen zu überprüfen, das Ventilspiel gegebenenfalls durch Auswechseln der kalibrierten Distanzplättchen zu korrigieren und die Zündkerzen auszuwechseln.

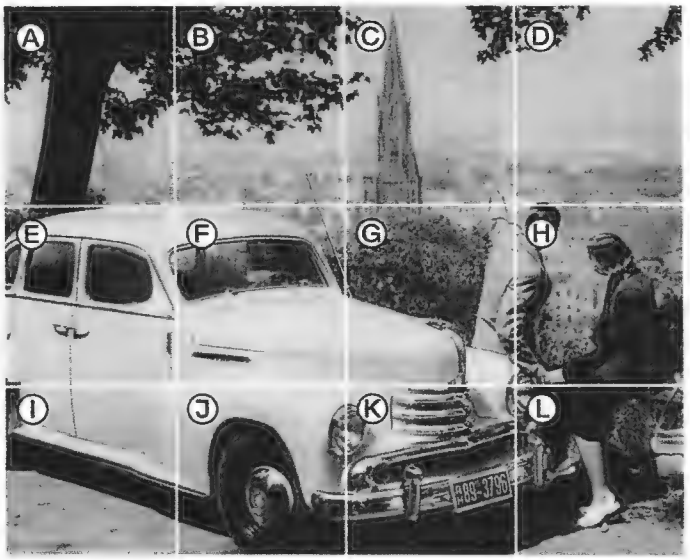
Kein Zweifel, das im Lancia Thema 8.32 eingepflanzte schöne Ferrari-Herz bedarf einiger Pflege, damit es auch immer zuverlässig schlägt. Aber es war halt schon immer ein bißchen teurer, etwas Besonderes zu fahren. □

Fotos: Olaf von Fersen, mot-Archiv

SCHARFES AUGE

Sind Sie, lieber mot-Leser, ein guter Beobachter? Dann können Sie sich hier – mit scharfem Auge – selbst auf die Probe stellen. Das obere und das untere Foto – jeweils das gleiche Motiv, ein Opel Kapitän des Jahrgangs 1951 mit der romantischen Kulisse der Stadt Freiburg – unterscheiden sich in sieben Details. Die müssen Sie herausbekommen. Dazu notieren Sie bitte die Kennbuchstaben derjenigen Felder, in denen die Abweichungen vom oberen Bild vorkommen. Da in keinem Kennfeld mehr als nur ein Fehler vorkommt, müssen folglich auf Ihrer Postkarte (an **mot, Quiz Nr. 61, Postfach 10 60 36, 7000 Stuttgart 10**) als Lösung sieben Kennbuchstaben stehen.

Einsendeschluß ist der 13. Februar 1989 (Eingangsstempel).



Verlost werden unter den richtigen Einsendungen **fünf Siemens-Weltempfänger RK 702** mit UKW, fünf Kurzwellenbereichen, Mittelwelle, 24 Weltzeiten und Wecksignal (mit Sicherheit auch für hellwache Quiz-Fans geeignet).

Auflösung des Quiz Nr. 59, mot 1/1989

In barer Münze mußte hier bezahlt werden – und das war die Lösung: Dollar-Münze (E) mit General Motors-Emblem (I) – Rubel/UdSSR (N) mit Lada (B) – Franc/Frankreich (A) mit Renault (H) – Pence/Großbritannien (N) mit Rolls-Royce (S) – Pesetas/Spanien (T) mit Seat (R) – Kronen/CSSR (A) mit Skoda (S) – Öre/Schweden (S) mit Volvo (E). Die Lösung lautet: EINBAHNSTRASSE.

Die Gewinner des Quiz Nr. 58, mot 26/1988

Je einen Siemens Weltempfänger RK 702 haben gewonnen:
Birgit Krugg, Linzer Straße 21, 5468 St. Katharinen;
Wimar Zimmermann, Berrenratherstraße 409, 5000 Köln 41;
Bernhard Böhm, Galgenleite 177, 8720 Schweinfurt.

mot
DIE AUTOZEITSCHRIFT

Herausgeber:
Paul Pietsch

Redaktion:

Tel. (0711) 2043–299/411
Postfach 10 60 36,
7000 Stuttgart 10
Telex 7 22036, Btx * 342 00 #

Chefredaktion:
Engelbert Männer
Wolfgang Hecht

Chef vom Dienst:
Rolf Rosenberger

Grafische Gestaltung:
Peter Wurz

Sonderkorrespondent:
Dr. Paul Simsa

Ressort Test:
Holger Glanz (Leitung)
Dipl.-Ing. Rüdiger Baun
Markus Hauf
Matthias Stattelmann
Karl Groetzner

Ressort Service-Magazin:
Stefan Wachtler (Leitung)
Dr. Klaus Zwingenberger

Ressort Text:
Otto Janik

Ressort Technik:
Dipl.-Ing. (FH) Claus-Peter Elberth (Leitung)
Ing. Rudolf Sander
Klaus-Ulrich Blumenstock
Klaus Haßbecker

Jufa-Redaktion:
Bruno Heil (Leitung)

Ressort Produktion und Text:
Dipl.-Inf. (FH) Anton Meergans
Barbara Jansen
Kurt Esch
Birgit Gerhart

Ressort Grafik/Layout:
Wolfgang Kelling
Axel Kircher
Gabriele Schenk
Albert Haschek
Tove-Ingunn Hinze

Leser-Service:
Petra Seke
Gaby Dussler

Zeichner:
J. A. Breun, Renate Maucher, Manfred Schmid

Fotografen:
Heinz Binder, Jochen Richter, Frank Teuber, gad-Studios

Dokumentation:
Sibylle Märklen (Leitung)

Ständige Mitarbeiter:
Dr. Dr. Richard Spiegel (Recht), Professor Dr. med. Karl Luff (Medizin), Olaf von Fersen (Technik), Marion Kattler-Vetter, Dipl.-Ing. Dieter Korp, Dipl.-Ing. Hans-Ulrich von Mende (Design), Dipl.-Ing. Götz Weihmann

Korrespondenten:
Erich B. Kusch (Rom), Hans Bartsch (Paris), Peter W. Schroeder (USA)

Karikaturen:
Manfred Schmid

Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG, Leuschnerstraße 1, Postfach 10 60 36, Stuttgart 10, Telefon 0711/2043-0, FS 7 22036, Telegramme Motorpress Stuttgart
Verlagsleiter: Richard Stolz
Anzeigenleitung: Martin Fischer, für den Anzeigenteil verantwortlich: Ute Beyer
Vertriebsleiter: Bernd Borkenhagen
Herstellung: Wolfgang Beckmann (Leitung), Stephan Müller (verantw.), Stuttgart; Heinrich Regan, München.

Druck: Gruner + Jahr AG & Co, Itzehoe. Tiefdruckpapiere der Papierfabrik Albbruck. Printed in Germany.

mot Die Autozeitschrift erscheint 14tägig, freitags.

Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in solchem Fall nicht anerkannt werden.
Alle Rechte vorbehalten. © by Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG.
Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Lieferung durch Verlag, Post oder Buch- und Zeitschriftenhandel.

Nachdruckdienst: · Motor-Presse International
Telefon: 0711/20 43-5 31

Abonnenten-Service
Postfach 11 16 29
2000 Hamburg 11
Tel.: 040/41 18-37 40
Auslandsabonnements:
DPV, Postfach 10 16 02
2000 Hamburg 1
Tel.: 040/2 37 11-2 49

Einzelheft: DM 4,20 (mot-Jungfachmann DM 4,50, in Österreich öS 35,–, in der Schweiz sfr 4,50).

Abonnement vierteljährlich DM 26,– (nur Bankabbuchung), jährlich DM 104,– (in Österreich öS 880,–, in der Schweiz sfr 105,–; mot-Jungfachmann DM 110,– Österreich öS 910,– Schweiz sfr 117,– incl. Porto; übriges Ausland auf Anfrage).

Kündigung des Abonnements schriftlich vier Wochen vor Vierteljahresende.

Anzeigenpreisliste Nr. 29. Bei Anzeigenaufträgen aus dem Ausland Vorkasse. Gerichtsstand Stuttgart.

Zahlungen erbeten an: Vereinigte Motor-Verlage GmbH & Co KG: Postgirokonto 534-708, BLZ 600 100 70; Dresdner Bank AG, Konto 9 022 284, BLZ 600 800 00; beide Stuttgart.

mot Die Autozeitschrift besitzt die Titelrechte in allen Schreibweisen an „auto-journal", „Roller · Mobil · Kleinwagen" und „Roller · Mobil · Auto-Revue".

Ratschläge der Redaktion nach bestem Wissen und Gewissen unter Ausschluß jeglicher Haftung.

In der Verlagsgruppe Motor-Presse Stuttgart erscheinen: „auto motor und sport", „mot Die Autozeitschrift", „lastauto omnibus", „promobil Das Magazin für Reisemobile", „Motor Klassik", „Motor Revue", „sport auto", Motorsport aktuell", „auto katalog", „Motorrad", „Motorrad-Katalog" „Motorrad-Classic", „Motorrad-Touren", „PS – Die Motorrad-Zeitung", „sportrad", „Flug Revue", „Audio", „stereoplay", „Video".

IVW

Texaco Winter Diesel. Mit –22°C Garantie. Denn der Winter kommt über Nacht.

TEXACO

–22°C Garantie

Texaco Diesel Spezial

Der Winter kommt häufig über Nacht. Trotzdem muß Ihr Diesel morgens gut anspringen und sicher laufen. Damit Sie auch bei klirrendem Frost Ihren Diesel beruhigt fahren können, geben wir Ihnen eine –22°C Garantie für PKW. So haben Sie die Sicherheit, daß Kraftstoffleitung und -filter nicht verstopfen. Holen Sie sich Ihre –22°C Garantiekarte an Ihrer Texaco Station. Texaco Diesel Spezial:
Bevor Sie bitterkalte Überraschungen erleben.

Mach Station bei Texaco.
Bei Deutschlands zweitgrößtem Service-Netz.

KETTENPFLICHT FÜR ALLRADAUTOS

mot 26/1988 – Allrad ohne Ketten?

Mein Audi 80 Quattro kennt keinen unfreiwilligen Halt aufgrund von Traktionsproblemen, außer er sitzt im tiefen Schnee mit dem Wagenboden auf. Allerdings ist er dann auch mit Winterreifen ausgerüstet.

Meine vorherigen Autos, nur zweiradgetrieben, scheiterten mit Ketten schon wesentlich früher.

Sträflicher Leichtsinn ist es aber, im Winter mit Sommerreifen zu fahren, auch bei Allradantrieb. Es mangelt zwar nicht am Steigvermögen, wohl aber an der Seitenführung und Bremswirkung.

Mein Vorschlag: Keine Kettenpflicht für Allrad-Pkw mit Winterreifen. Statt dessen Kettenpflicht für Pkw mit Sommerreifen, wenn die Fahrbahn verschneit ist.

W. Sommer, 8491 Eschlkam

Allrad mit Hirn

Nach vier Wintern mit einem Audi Quattro und M+S-Bereifung halte ich Schneekettenpflicht für Allradautos für völlig überzogen. Der Allradantrieb ist im Winter so überlegen, daß er fast schon wieder zur Gefahr wird, weil der Bremsweg genau so lang ist wie bei einem normalen Auto.

Deshalb sollte bei den Allradautos nicht nur die Technik, sondern auch das Gehirn eingeschaltet werden.

R. Buchenberg, 7903 Laichingen 3

Schneehaufen als Bremse

Spätestens wenn der Fahrer eines allradgetriebenen Autos auf winterlichen Straßen bergab ebenso flott unterwegs ist wie bergauf, wird er sich Gedanken über die Zweckmäßigkeit von Schneeketten für Allradler machen. Ich wünsche ihm jedenfalls die Gnade eines weich bremsenden Schneehaufens vor der nächsten Kurve.

Die Antwort auf die Frage, auf welchen Rädern die Ketten aufgezogen werden sollen, ob vorn oder hinten, hängt von den jeweiligen Bedingungen ab. Gewiß, die Ketten beeinflussen die Fahreigenschaften eines Wagens. Bei der ohnehin eingeschränkten Geschwindigkeit, die bei „Kettenwetter" möglich und erlaubt ist, dürfte das aber auch ungeübte Fahrer vor keine Probleme stellen.

G. B. Rothlauf, 8000 München 40

Luft statt Wasser

mot 25/1988 – Gut vorgewärmt

Sie preisen zu Recht die Annehmlichkeiten einer autarken Standheizung. Ich vermisse jedoch Hinweise auf Nachteile der Wasser- gegenüber der Luftheizung.

- Die Wasserheizung kostet fast tausend Mark mehr.
- Der Verbrauch ist mindestens dreimal höher.
- Die erzeugte Wärme steht dem Innenraum nur erheblich verzögert zur Verfügung.
- In den gemäßigten Wintern Mitteleuropas braucht ein gepflegter Motor keine Vorheizung. Die Scheiben brauchen aber Durchblick. Und der ist mit einer Luftheizung schneller und billiger zu erzielen.

Vom Leser bevorzugt: eine autarke Luftheizung

H. Meyer, 6382 Friedrichsdorf

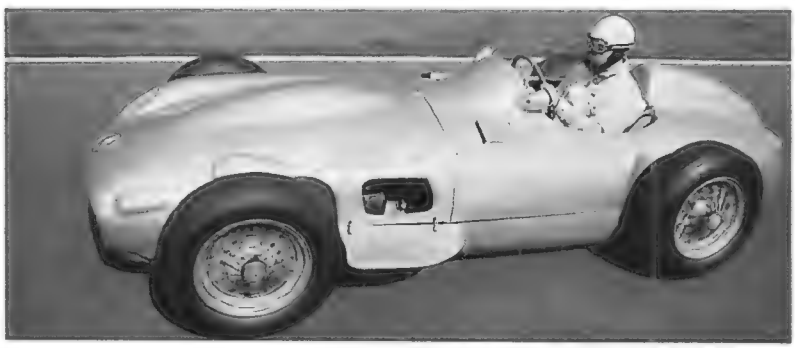
Gold für Silberpfeil

mot 24/1988 – Der letzte Silberpfeil

Gratulation zu diesem wirklich gut geschriebenen Artikel. In der Tat, der W 196 F1-Rennwagen von Mercedes-Benz war technisch einzigartig. Technische Konstruktionsmerkmale wie Desmodromik, Direkteinspritzung und Mittelabtrieb des Reihen-Achtzylinders hat meines Wissens bis heute kein Rennmotoren-Hersteller aufzuweisen.

Bei der Aufzählung der Fahrer wäre noch erwähnenswert, daß der unvergessene Graf Berghe von Trips mit André Simon bei der Tourist Trophy in Dundrod (Irland) einen 300 SLR fuhr.

J. Wild, 7800 Freiburg



Ein Renner der Jahre 1954 und 1955: der Mercedes W 196

Schule macht Spaß

mot 20/1988 – Quiz-Gewinner

Am Anfang mußte ich immer die Luft anhalten, aber mit der Zeit machte es richtig Spaß – das Geländewagen-Training.

Als einer der fünf Gewinner im mot-Quiz 52 nahm ich im November 1988 an einem Wochenendlehrgang der 1. Deutschen Geländewagen-Fahrschule in Weilburg teil. Mit drei Daihatsu Rocky und einem Isuzu Trooper tobten wir uns auf zwei Cross-Strekken aus.

Zwischendurch gab es Theorie im Klubraum und immer wieder etwas von der versprochenen Verpflegung. Sie reichte vom alkoholfreien Drink über Gegrilltes bis zum kräftigen Frühstück.

Auch der Punkt „Unterkunft" ließ im Schloß-Hotel keine Wünsche offen.

Mit dem erworbenen Führerschein für Geländewagen eröffnen sich mir vielleicht völlig neue Fahrmöglichkeiten. Der Fahrschule und Ihnen ein herzliches Dankeschön für den erlebnisreichen Preis.

G. Thomas, 7150 Backnang

Je kürzer der Brief an die Redaktion, um so wahrscheinlicher ein Abdruck. Die mot-Redaktion behält sich vor, Briefe zu kürzen.

mot antwortet

Begrenzte Kulanz

Mein Mercedes 230 E ist jetzt knapp drei Jahre alt und 160 000 km gefahren. Nach einem starken Ölverlust ersetzte die Werkstatt im September 1988 die Ventilschaftdichtungen. Die Reparatur wurde zunächst nicht berechnet, sondern Kulanzantrag gestellt. Jetzt erhielt ich eine Rechnung über 284 Mark und kann nicht ersehen, ob die Kostenerstattung ganz oder teilweise abgelehnt wurde.

Anfang Dezember 1988 ließ sich plötzlich der Rückwärtsgang nicht mehr einlegen. Die Werkstatt stellte fest, daß sich Schrauben für die Sperre des Rückwärtsganges gelöst hatten. Die Schrauben wurden angezogen. Kostenpunkt 218 Mark und 45,60 Mark für einen Leihwagen.

Ich rechnete mit einer Kulanzregelung, wurde jedoch wiederum enttäuscht. Könnte man von Daimler-Benz nicht ein größeres Entgegenkommen erwarten?

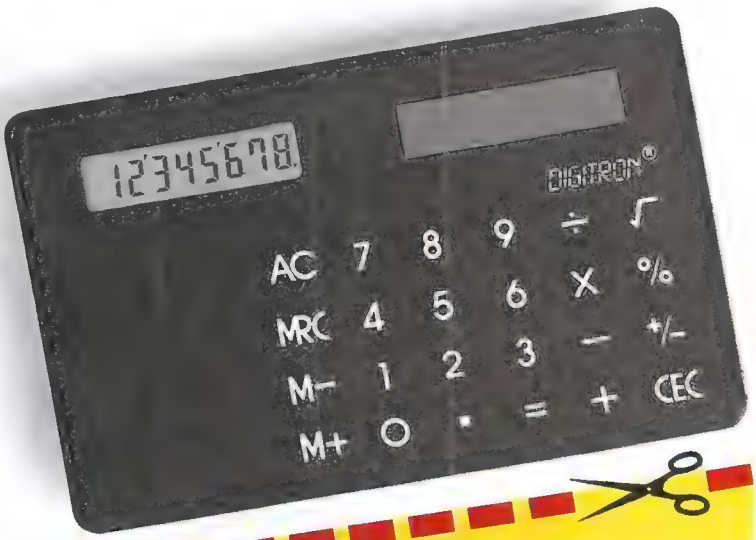
Dr. F. Kienle, 6000 Frankfurt am Main 1

Ein Automobilhersteller mit hohem Qualitäts- und Preisniveau wie Daimler-Benz steht unter starkem Erwartungsdruck. Ob die Marke dem immer gerecht werden kann, steht dahin; jedenfalls hält die Garantieabteilung Reparaturen nach einer Laufleistung von 160 000 km für nicht außergewöhnlich; sie seien für den Kunden auch keine unzumutbare Belastung. So sehen es andere Automobilhersteller auch. Der Kunde sollte über einen ablehnenden Entscheid allerdings zweifelsfrei informiert werden. Red.

Praktisch, pünktlich, preiswert: mot im Abonnement. Sie versäumen keine Ausgabe. Ihr persönliches Exemplar kommt direkt aus der Druckerei per Post ins Haus. Und die Portokosten trägt der Verlag.

Für kühle Rechner: Ab sofort kommt mot frei Haus!

Kühle Rechner schalten jetzt um auf Automatik, denn sie erhalten mot im Abonnement zum Vorzugspreis frei Haus. Und mit dem ersten Heft erhalten Sie als Zugabe den mot-Solarrechner.



mot DIE AUTOZEITSCHRIFT

Bitte Coupon einsenden an:
mot-Leserservice, Postfach 11 16 29, 2000 Hamburg 11.
(Tel. Abo-Best.: 040/41 18–32 65)

Bitte liefern Sie mir als Zugabe den mot-Solarrechner und regelmäßig alle 14 Tage:

☐ mot Die Autozeitschrift
☐ mot mit dem Zusatzteil Jungfachmann für alle Berufs- und Meisterschüler im Kfz-Gewerbe

Gewünschte Zahlungsweise bitte ankreuzen:
☐ **Bargeldlos** durch 1/4-jährliche Bankabbuchung DM 26,– Jungfachmann DM 29,25 (nur Inland)
☐ **Jahrespreis** DM 104,–, Jungfachmann DM 110,– (nur Inland)

Bankleitzahl (vom Scheck abschreiben) und Konto-Nr./Geldinstitut

☐ **Gegen Rechnung** – Jahrespreis DM 104,– (Ausland: Österreich öS 880,–; Schweiz sfr 105,–; übriges Ausland auf Anfrage). Jungfachmann DM 110,– (nur Inland). Bitte Rechnung abwarten.

Name, Vorname — Straße, Hausnummer

PLZ, Wohnort — Datum, Unterschrift

Widerrufsgarantie: Mir ist bekannt, daß ich diese Bestellung innerhalb von 10 Tagen schriftlich beim mot-Leserservice, Postfach 11 16 29, 2000 Hamburg 11, widerrufen kann. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum, Unterschrift — 40.255 / 40.256 FO mot 3/89

Btx * 342001122 #

AUF ALLE

KAUFBERATUNG
SITZBEZÜGE

FELLE

Von Gernot Göttsche

Autos werden immer besser. Die Motoren wurden leiser, abgasärmer und verbrauchsgünstiger, die Fahrwerke sicherer, und der Fahrkomfort noch größer.

Doch halt. Automobile sind nur dann wirklich komfortabel, wenn die Fahrer nicht über Kreuzschmerzen beim Sitzen klagen. Aber genau dies tun sehr viele Autofahrer. Sie geben die Schuld meist dem schlechten Sitz in ihrem Auto. Viele vergessen dabei, daß ihre Wirbelsäule womöglich schon vorher stark geschädigt war.

Trotzdem wollen sie besser sitzen und sind nur allzugern bereit, nachrüstbare Extras für ihren Sitz zu kaufen, um es darauf bequemer und komfortabler zu haben und schmerzfrei zu sein.

Sitzfelle und Sitzbezüge sind solche Extras. Mit ihnen machen Supermärkte, Versandhäuser und der Zubehör-Fachhandel gewiß ein gutes Geschäft. In diesem Heft befaßt sich mot intensiv mit jenem Zubehör, auf das so viel Hoffnung gesetzt wird, und testet dann in der nächsten Ausgabe sogenannte orthopädische Sitzhilfen, die ebenfalls auf den Seriensitz aufgelegt, dort ver-

zurrt werden und der Wirbelsäule die notwendige Form und Halt geben sollen.

mot hat sich den Test der Sitz- und Schonbezüge nicht leicht gemacht. Die verschiedenen Materialien und Paßformen wurden ausgiebig auf unterschiedlichen Autositzen geprüft, um so deren Eigenschaften – vor allem Paßgenauigkeit und Klimaverhalten – auf langer Fahrt zu ermitteln. Und auch die Seriensitze der Testwagen Toyota Corolla, Opel Omega und BMW 735i wurden im direkten Vergleich zu den Bezügen bewertet (siehe Tabellen unten und auf den Seiten 122 und 123).

Doch zunächst zur grundsätzlichen Problematik von Autositzen. Seriensitze sind fast immer ein Kompromiß. Sie sollen bequem und haltbar sein und auch noch schmuck aussehen. Vor allem aber dürfen sie in der Herstellung nicht zu teuer werden.

Die Industrie verwendet heute für den Sitzunterbau meist Vollschaum. So brauchbar er auch sein mag, er hat einen entscheidenden Nachteil, denn er nimmt kaum Körperfeuchtigkeit auf. Bei sommerlichen Temperaturen kommt es dann leicht zum Wärmestau zwischen Körper und Sitz.

Vorteilhafter sind in diesem Punkt Federkernsitze. Beim Ein- und Ausfedern haben sie eine Art Pumpeneffekt, der den Sitz durchlüftet. Aus diesem Grund hält zum Beispiel Daimler-Benz an Federkernsitzen fest. Sie sind allerdings teurer als vergleichbare Vollschaumsitze.

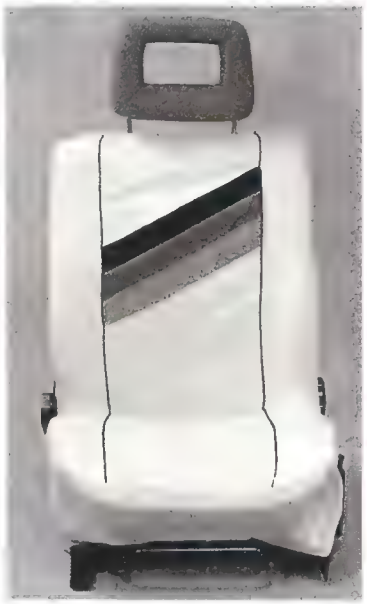
Ein weiterer wichtiger Aspekt ist der Seriensitzbezug. Veloursbezüge sehen zwar teuer und edel aus, sind aber meist schweißtreibender als schlichte Textilbezüge. Beispielsweise empfanden wir den Velours des Opel Omega doch schweißtreibender als den einfachen Tweed-Bezug des Toyota Corolla. Der Grund dafür: Veloursstoffe sind sehr dicht gewebt und werden deshalb kaum Luft und Feuchtigkeit durchlassen. Eine Ausnahme bildet der BMW 735i. Seine Veloursbezüge haben nämlich einen hohen Wollfaseranteil und erweisen sich so als äußerst angenehm.

Am schlechtesten sitzt es sich eigenartigerweise auf dem Naturprodukt Leder. Einerseits heizt es sich in der Sonne stärker auf als Stoff. Zum anderen wird es von der Industrie mit konservierenden Farbstoffen derart „zugekleistert", daß es seine atmungsaktiven Eigenschaften verliert. Nicht so allerdings das – sündhaft teure – Büffelleder. Es bleibt weitgehend naturbelassen und fühlt sich deshalb wesentlich angenehmer an. Auf jeden Fall sollte man bei Lederbezügen auf eine luftdurchlässige Perforierung achten, wie sie beispielsweise Mercedes-Sitze aufweisen.

Wer sich auf keine Kompromisse für seinen Allerwertesten einlassen möchte, der greife am besten gleich zu Spezialsitzen, wie sie in großer Auswahl etwa von Recaro, Scheel-Mann, ASS oder König angeboten werden. Solche Sitze sind wesentlich aufwendiger konstruiert als

Sitzbezüge

Textilbezüge werden auch gekauft, um die schönen Seriensitze zu schonen. Beim späteren Wiederverkauf des Wagens sollen die makellosen Sitze dann einen guten



Retter Laser: preiswert, durch reine Baumwolle sehr guter Sitzkomfort

IM TOYOTA COROLLA GETESTET: SITZFELLE UND -BEZÜGE

Firma	Modell	Bezugsart	Paßform/ universell	Montage	Komfort	Preis (Paar)	Empfehlung
Toyota	Seriensitz	Textil (Tweed)	–	–	gut, sehr gute Durchlüftung	–	–
Retter (7053 Kernen) (Quelle)[1]	Bergamo	Textil (Kunstfaser)	universell	mangelhaft, schlägt Wellen	ausreichend, schweißtreibend	80–90 Mark	nicht empfehlenswert
	Laser	Textil (100 % Baumwolle)	universell	mangelhaft	sehr gut, auch sehr gute Durchlüftung, kein Schwitzen	70–80 Mark	empfehlenswert
	Super	Webpelz (Kunstfaser)	universell	Lehne sehr gut, Sitzfläche mangelhaft	befriedigend, akzeptable Durchlüftung	60–70 Mark	bedingt empfehlenswert
Albrecht[1] (7750 Konstanz)	–	Lammfell (ohne Unterfütterung)	universell	mangelhaft, läßt sich nicht verzurren	ausreichend, Sitzfläche befriedigend, Lehne mit Wärmestau	199 Mark	nicht empfehlenswert
Augros (7302 Ostfildern 4)	–	Lammfell gebügelt mit Webpelzumrandung	Paßform	sehr gut	sehr gut, auch sehr gute Durchlüftung	220 Mark	sehr empfehlenswert
	–	Lammfell gebügelt mit Doppelkappe	Paßform	sehr gut	sehr gut, auch sehr gute Durchlüftung	260 Mark	sehr empfehlenswert

[1] Im Versandhandel erhältlich

aus TEXTIL

Eindruck hinterlassen und den neuen Käufer positiv stimmen. Textilbezüge sind zudem leicht zu reinigen und zu waschen.

Die meisten Textilbezüge haben allerdings auch einen gewaltigen Nachteil: Viele sind aus Kunstfasern gefertigt; dadurch sinkt die Behaglichkeit, in manchen Fällen sogar ganz drastisch. Die mot-Erfahrungen haben gezeigt: Wenn Textilbezüge, dann möglichst solche aus reiner Baumwolle. Sie schonen den Seriensitz und bringen den Fahrer nicht ins Schwitzen. Hinzu kommt, daß sie meist sogar am preiswertesten sind.

Neckermann Sport-Exklusiv: guter Komfort, besserer Seitenhalt als im Seriensitz

Retter Bergamo: schwierige Montage, schweißtreibende Kunstfasern

herkömmliches Seriengestühl und leiten überschüssige Wärme gut ab. Doch nicht jeder will gleich 2 000 Mark oder mehr dafür ausgeben.

Sind nachrüstbare Sitzbezüge der preiswerte Kompromiß? Auf dem Markt sind im wesentlichen drei Materialien erhältlich:

- Textil
- Webpelz
- Lammfell

Wer sich nun frohen Mutes ins nächste Kaufhaus oder in den Autoshop begibt, bekommt gleich einmal einen Dämpfer verpaßt. Die angebotene Ware hängt wüst durcheinander, und oft ist erst nach dreimaligem Hinschauen erkennbar, welcher Bezug für welchen Preis zu welchem Auto paßt. Eine vernünftige Beratung bekommt der Kunde selten. Dazu mangelt es an fachkundigem Personal.

Die Kataloge der Schonbezuganbieter sind zwar

Sitzbezüge aus LAMMFELL

Lammfelle im Auto sind natürlich Geschmackssache, was das auffällige Äußere betrifft. Der Sitzkomfort kann durch gute Fellbezüge allerdings gesteigert werden. Um viel Freude an den teuren Stücken zu haben, sind vor dem Kauf einige wichtige Kriterien zu beachten. Beispielsweise sollten die Felle mit Textilgewebe unterfüttert sein, damit die Lederrückseite nicht auf dem Serienpolster abfärben kann. Wer die Fellbezüge viele Jahre lang fahren will, sollte sich für die etwas teurere naturgelockte Ausführung entscheiden.

Qualitativ gute Felle erkennt man am angenähten Wollsiegel, das vom deutschen Wollsiegelverband vergeben wird, wenn das Fell einige Prüfungen erfolgreich bestanden hat.

Augros-Lammfell: sehr gute Paßform, angenehmer Sitzkomfort

Schmidt-Lammfell: Bedienungshebel und -räder am Sitz werden nicht verdeckt

Albrecht-Lammfell: Läßt sich nicht verzurren, dafür universell einsetzen

übersichtlicher, aber echt beraten können auch sie nicht. Nicht zuletzt deshalb kam dieser mot-Test zustande. Die Ergebnisse fielen auf den drei Testfahrzeugen mit den gleichen Nachrüstbezügen allerdings auch abweichend aus. Dies liegt eben an den unterschiedlichen Seriensitzen. Ein eher schweißtreibendes Gestühl wie im Omega wird durch einen Überzieher nicht unbedingt atmungsaktiver. Trotz dieser Vorbehalte lassen sich einige grundsätzliche Schlüsse ziehen.

Textilbezüge, ob Universal- oder Paßformbezüge, sind schlecht zu montieren. Man muß umständlich zerren und ziehen, ehe sie halbwegs sitzen. Exakt schafft man es ohnehin nicht. Eine positive Ausnahme war bei unserem Test das Modell „Targa Florio" von Augros auf dem Opel Omega: Es saß wie eine Eins, für 145 Mark (Paar) ist es zudem preiswert, der Komfort war befriedigend, das Kunstfasergewebe etwas schweißtreibend. Die anderen Textilbezüge schlugen oft Wellen oder Falten.

Beim BMW 735i ließ sich das Modell „President" von Hersteller Retter erst gar nicht montieren. Über den rauhen Veloursstoff des Sitzes wollte der Bezug einfach nicht hinüberrutschen.

Und daß beim Opel sämtliche Bezüge die Verstellknöpfe der Lendenwirbelstütze verdecken und somit funktionslos machen, läßt den anspruchsvollen Kunden ziemlich ratlos.

Der Sitzkomfort mit Textilbezügen ist zum Teil erheblich schlechter als beim Serienbezug. Dies wurde besonders beim atmungsaktiven BMW-Sitz deutlich. Per Schonbezug sank die Behaglichkeit ganz allgemein drastisch. Den besten Eindruck hinterließ der reine Baumwollbezug von Retter. Zwar bot er auf dem Sitz nicht die reine Augenweide, war dafür jedoch hautsympathisch und ließ die Insassen überhaupt nicht ins Schwitzen kommen. Mit 70 bis 80 Mark pro Paar war er außerdem der preiswerteste Textilbezug im Test.

Die beiden geprüften Webpelzbezüge ließen sich zwar einfach montieren, saßen aber auch nicht hundertprozentig, zudem fusselten sie stark, und der Sitzkomfort war in beiden Fällen schlechter geworden. Vor allem der Webpelz von Augros war so schweißtreibend, daß er sich schon nach einstündiger Fahrt feucht anfühlte.

Die „Oberklasse" der Schonbezüge ist aus Lammfell gefertigt. Solche Stücke bestehen entweder komplett aus Fell (die sogenannten Doppelkappen-Bezüge), oder sie sind an den Außenseiten mit Webpelz vernäht. Letztere Version hat den Vorteil, daß sie auf der Sitz- und Lehnenfläche den Komfort des Lammfells bietet, wegen der Webpelzumrandung aber preiswerter als Doppelkappenfelle ist.

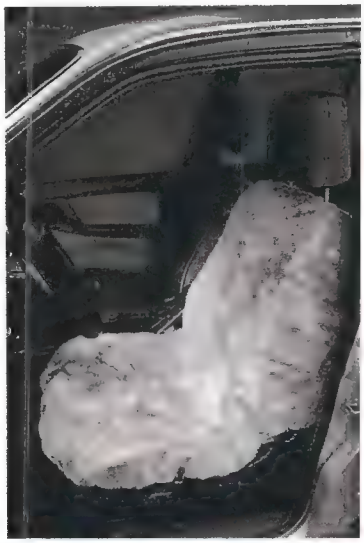
Wer Felle direkt in Kaufhäusern oder Autoshops kaufen will, sollte die angebotene Ware einmal auf ihr Gewicht prüfen. Ein gutes Fell muß möglichst leicht sein. Bei schweren Exemplaren könnte der Fettanteil im Fell zu hoch sein. Den Ärger hat man dann später, wenn es im ganzen Auto echt nach Lamm „duftet", wie zum Beispiel beim getesteten Modell von Albrecht.

Wichtig ist auch, daß das Fell mit einem Textilbezug unterfüttert ist. Sonst hat man später Ärger, wenn sich die Lederrückseite des Fells auf den Polstern abfärbt, was leicht geschehen kann.

Bei der Oberflächenstruktur unterscheidet man zwischen naturgelocktem und gebügeltem Fell. Nach Möglichkeit sollte der Naturlocke der Vorzug gegeben werden. Die Fellhaare sind nämlich

Sitzbezüge

Sogenannte Webpelze oder Webfelle sehen nur auf den ersten flüchtigen Blick wie echtes Lammfell aus. Sie sind aber wie Textilbezüge aus Kunstfasern gearbeitet. Somit kann auch ihr Klimaver-



Augros-Webpelz: sehr preiswert, aber im Test schweißtreibend

IM OPEL OMEGA 2.0i CD GETESTET: SITZFELLE UND -BEZÜGE

Firma	Modell	Bezugsart	Paßform/ universell	Montage	Komfort	Preis (Paar)	Empfehlung
Opel	Seriensitz	Textil (Velours)	–	–	befriedigend, leicht schweißtreibend	–	–
Augros (7302 Ostfildern 4)	San Marino	Textil (untersteppt)	Paßform	mangelhaft, Nähte reißen leicht	gut, schweißaufsaugend	150 Mark	bedingt empfehlenswert
	–	Webpelz	Paßform	befriedigend	ungenügend, schweißtreibend, fusselt	75 Mark	nicht empfehlenswert
	–	Lammfell gebügelt, mit Doppelkappe	Paßform	sehr gut	Sitzfläche sehr gut, Lehne mit Wärmestau	310 Mark	empfehlenswert
Schmidt (8011 Oberpframmern)	Doppelkappe	Lammfell gebügelt, mit Doppelkappe	Paßform	sehr gut, Kopfstützenbohrungen vorhanden	Sitzfläche sehr gut, Lehne mit Wärmestau	349 Mark	empfehlenswert

aus WEBPELZ

halten bei weitem nicht so gut sein wie das von Lammfellen. Im Test fusselten die Webpelze, was ebenfalls einen Komfortnachteil bedeutet. Aber sie sind natürlich auch viel billiger. Der Kompromiß heißt echtes Lammfell mit an den Außenseiten vernähtem Webpelz. Auf der Sitz- und Lehnenfläche bietet es dann den Komfort des Lammfells, ist aber durch die Webpelzumrandung preiswerter.

Retter Super: universell einsetzbar, akzeptable Durchlüftung

IM BMW 735i GETESTET: SITZFELLE UND -BEZÜGE

Firma	Modell	Bezugsart	Paßform/ universell	Montage	Komfort	Preis (Paar)	Empfehlung
BMW	Seriensitz	Textil (Woll-Velours)	–	–	sehr gut, kein Schwitzen; sehr gute Durchlüftung	–	–
Schmidt (8011 Oberpframmern)	Kochelsee	Textil (Kunstfaser)	Paßform	mangelhaft, mit Kopfstützenbohrungen	ausreichend, schweißtreibend	139 Mark	bedingt empfehlenswert
Neckermann[1]	Noblesse	Textil (Kunstfaser)	Paßform	gut, mit Kopfstützenbohrungen	ausreichend, schweißtreibend	ca. 120 Mark	bedingt empfehlenswert
Retter (7053 Kernen)	Exquisit	Lammfell, naturgelockt, Doppelkappe	Maßanfertigung	ausgezeichnet, mit Kopfstützenbohrungen	sehr gut, kein Schwitzen, sehr gute Durchlüftung, angenehm weich unterpolstert	400–500 Mark	sehr empfehlenswert

[1] Im Versandhandel erhältlich

ähnlich einem Persianer gekräuselt. Das hat den Vorteil, daß sie sich wie eine Feder immer wieder aufrichten – selbst nach jahrelangem Gebrauch. Gebügeltes Fell dagegen sitzt sich schnell platt. Die naturgelockte Ausführung hat weiter den Vorteil, daß sie besonders viel Luft speichert und somit auch viel Wärme und Feuchtigkeit ableitet. Das Modell „Exquisit" der Firma Retter ist ein solches Lammfell. Getestet auf dem BMW 735i, war es mit Abstand das angenehmste, aber auch teuerste Fell vor allen anderen Ausführungen.

Leider sind naturgelockte Lammfelle im Handel selten erhältlich. Deshalb sei neben der Firma Retter die Gerberei Mattes in Tuttlingen erwähnt, die ausschließlich naturgelockte Felle verarbeitet.

Etwas sonderbar erscheint das vergleichsweise schlechte Abschneiden der Lammfelle im Opel Omega. Im Bereich der Lehne bildete sich mit der Zeit ein unangenehmer Wärmestau. Beim Toyota Corolla traten diese Probleme mit denselben Modellen nicht auf. Die Ursache wurde nicht klar, es liegt aber der Verdacht nahe, daß der Opel-Sitz so „dicht" ist, daß auch ein Lammfellbezug Wärme und Feuchtigkeit nicht mehr richtig abtransportieren kann.

Den Vogel schoß der getestete Albrecht-Fellbezug ab. Bei ihm handelte es sich nicht um Paßform, sondern um einen „Bezug" der Sorte „einfaches Stück Fell", das an einen Bettvorleger erinnert und einfach auf den Sitz gelegt wird. Nicht nur, daß dieser dann, wie erwähnt, stark riecht, sondern man sitzt auf ihm auch noch deutlich schlechter als auf dem Serienbezug.

Für Autositzfelle wären klare DIN-Normen, die wenigstens Mindestanforderungen an die Qualität festlegen, sehr zu wünschen. Einen lobenswerten Vorstoß hat der deutsche Wollsiegelverband getan. Produkte, die das Wollsiegelkennzeichen tragen, müssen das Test-Verfahren SSK-1 erfolgreich absolviert haben. Hierbei werden zum Beispiel die Lichtechtheit des Fells und der Restfettgehalt des Leders überprüft.

Wie mot durch Nachfragen bei einigen Fellverarbeitern feststellte, ist dieses Testverfahren aber weitgehend noch unbekannt.

Gut wäre es, wenn auf den Etiketten der angebotenen Lammfelle ein entsprechender Vermerk über die erfüllte DIN-Norm stünde. Der Interessent könnte so schneller die Spreu vom Weizen trennen. Insgesamt zeigen die mot-Erfahrungen, daß es schwierig ist, einen guten Bezug im Angebot zu finden. Zusammenfassend sollten diese Empfehlungen beachtet werden:

- Wer billig kaufen möchte und wen mangelnde Paßformeigenschaften nicht stören, der sollte Leinen- oder reine Baumwollbezüge wählen.
- Wer guten Temperaturausgleich und gute Paßform zu noch günstigem Preis möchte, greife zu Lammfell mit Webpelzumrandung.
- Wem das Beste gerade gut genug ist, der muß sich für maßgeschneiderte, naturgelockte Lammfellbezüge entscheiden. □

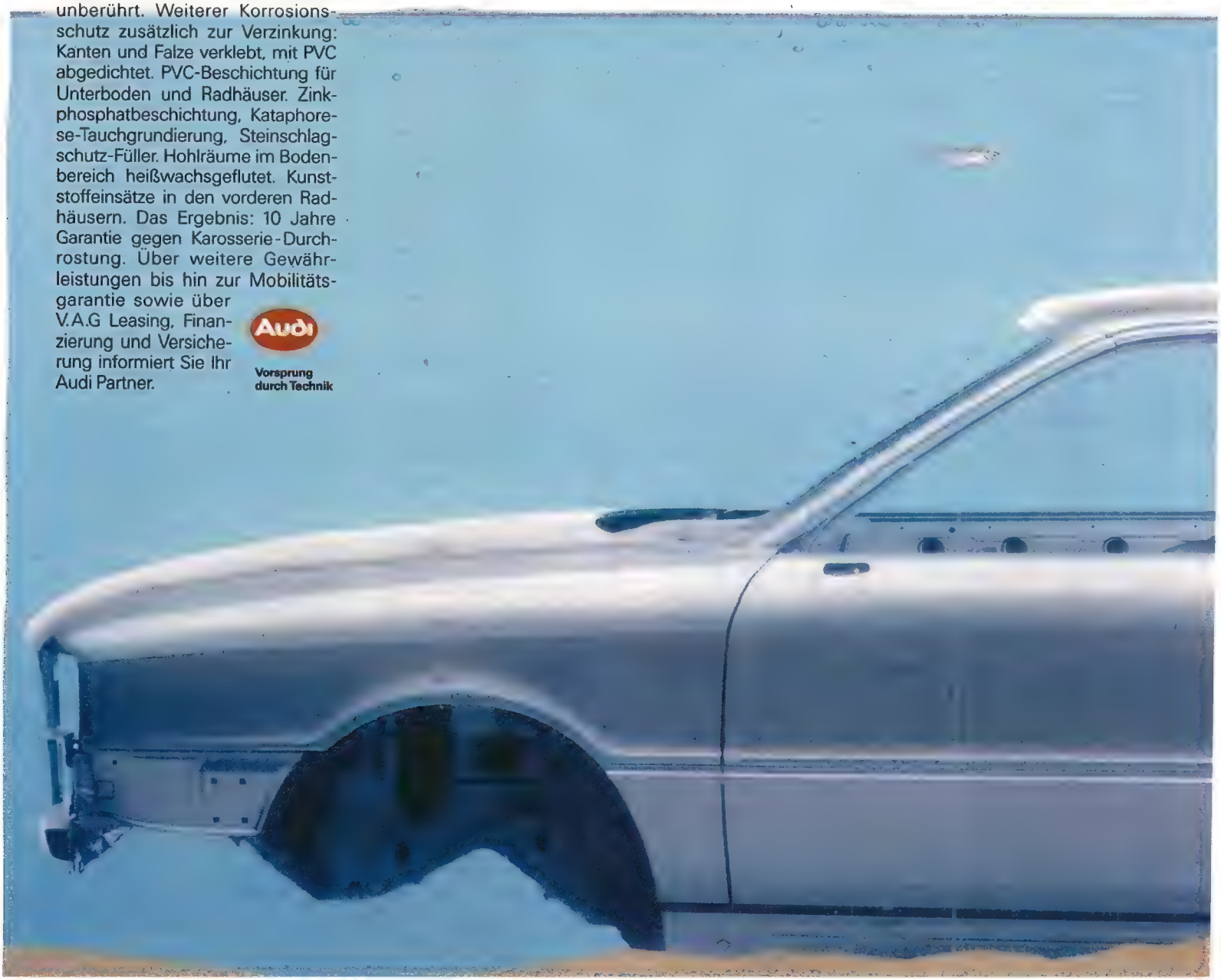
Fotos: Binder, Richter

Audi wünscht allen Autofahrern ein vollverzinktes 1999.

Was sind die Vorteile der Vollverzinkung? Zink korrodiert bis zu 10mal langsamer als Stahl. Und: Kommt es zu Verletzungen der Lackschicht, reagiert das Zink, der Stahl bleibt unberührt. Weiterer Korrosionsschutz zusätzlich zur Verzinkung: Kanten und Falze verklebt, mit PVC abgedichtet. PVC-Beschichtung für Unterboden und Radhäuser. Zinkphosphatbeschichtung, Kataphorese-Tauchgrundierung, Steinschlagschutz-Füller. Hohlräume im Bodenbereich heißwachsgeflutet. Kunststoffeinsätze in den vorderen Radhäusern. Das Ergebnis: 10 Jahre Garantie gegen Karosserie-Durchrostung. Über weitere Gewährleistungen bis hin zur Mobilitätsgarantie sowie über V.A.G Leasing, Finanzierung und Versicherung informiert Sie Ihr Audi Partner.

Audi

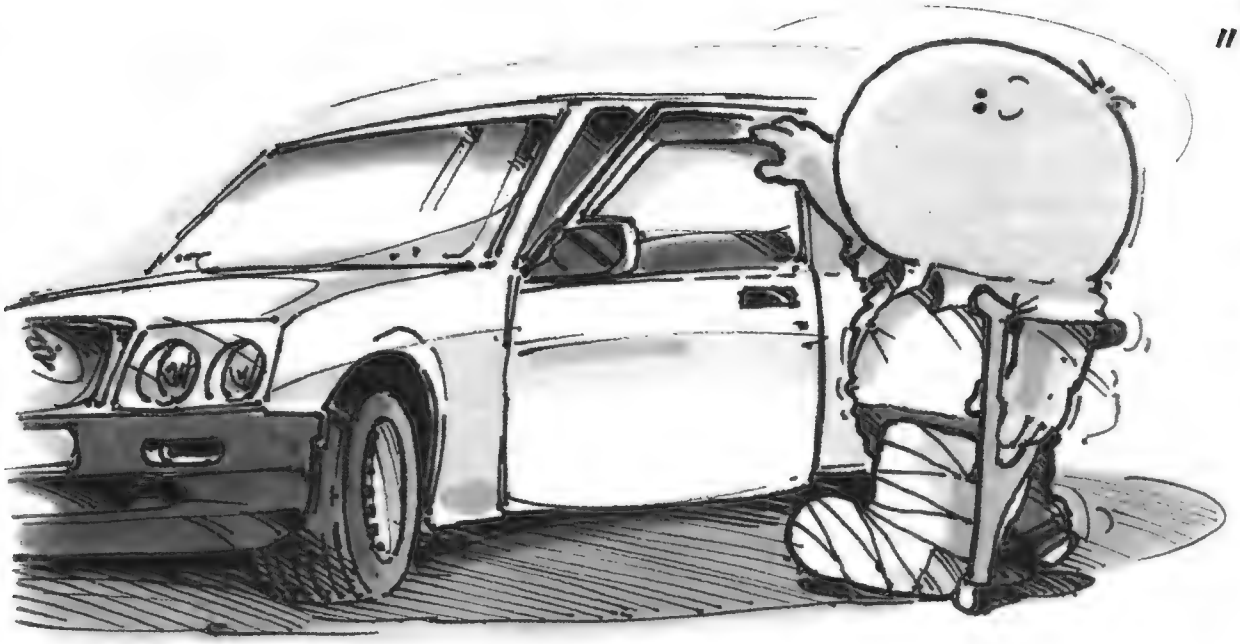
Vorsprung durch Technik



Gerade von einem Automobil mit hochentwickelter Technik und vorbildlichem Design sollten Sie erwarten, daß es lange seinen Wert behält. Deshalb sind die Karosserien aller Audi Limousinen und des Audi Coupés vollverzinkt. Das heißt, wir können Ihnen 10 Jahre Garantie gegen Durchrostung geben.

Wenn Sie also für dieses Jahr den guten Vorsatz haben, von Ihrem neuen Auto mehr Qualität zu verlangen, dann fahren Sie mal einen Audi zur Probe.

„SKI HEIL!" UND DIE FOLGEN MIT



Bänderriß hieß die Diagnose, Gips für mindestens vier Wochen war die Folge. Der Gips kam drauf, und mittels einer Gehstütze konnte Frieder sich bald relativ geschickt fortbewegen. Doch jeder Ski-Urlaub geht einmal zu Ende, und Frieder machte sich Gedanken darüber, wie er zurück ins heimatliche München gelangen würde.

Zwar stand sein Auto vor der Tür, doch hatte der Arzt ihm dringend geraten, nicht zu fahren, weil er mit seinem bis zum Oberschenkel eingegipsten Bein zu sehr gehandikapt wäre.

Der Gips aber saß am linken Bein, das Auto war mit Automatikgetriebe gesegnet, und so hatte Frieder eigentlich keine Bedenken, heil nach Hause zu kommen.

Er packte und fuhr los. Es ging recht gut mit dem gestreckten linken Bein, das er nach einigem Herumprobierer geschickt neben dem Bremspedal verstauen konnte. Schon war er fast in München angekommen, studierte gerade die Autobahnschilder, als er von einem hinter ihm heranpreschenden Porsche auf die rechte Spur gezwungen wurde. Vor Schreck zog Frieder nach rechts, was der dort fahrende Opel-Pilot freilich zu spät registrierte: Frieder und Opel kollidierten. Glücklicherweise blieb es beim Blechschaden, weitere Fahrzeuge waren nicht beteiligt. Doch der alles verursachende schnelle Porsche war weg, und unglücklicherweise hatte sich keiner die Autonummer gemerkt.

Der Fall war an sich nicht problematisch, sowohl Frieder als auch der Opel-Fahrer gaben der Polizei unumwunden ihr Fehlverhalten zu, und in Anbetracht des relativ geringen Blechschadens einigte man sich vor Ort auf die Fifty-fifty-Lösung.

Einige Tage später jedoch erhielt Frieder von der gegnerischen Versicherung einen Brief, in dem diese darauf verwies, daß er mit seinem Gips überhaupt nicht hätte fahren dürfen. Infolge des steifen linken Beines sei er nicht richtig manövrierfähig gewesen, außerdem habe er grob fahrlässig gehandelt, indem er derart behindert am Straßenverkehr teilgenommen habe. Kurzum: Ihm sollte der Hauptteil des Schadens angelastet werden – keine Lappalie.

Frieders empörter Anruf bei seiner eigenen Versicherungsgesellschaft brachte wenig Erfreuliches: Auch die Herren in der dortigen Schadenabteilung vertraten den Standpunkt, Fahren mit Gipsbein sei unverantwortlich, vorsätzlich verkehrsgefährdend, und der Unfall sei dadurch herbeigeführt worden. Gegenwärtig werde in der Rechtsabteilung geprüft, ob für die Versicherung überhaupt eine Leistungspflicht bestehe, sowohl im Hinblick auf die Haftpflicht wie auch auf die Kaskoversicherung.

Frieder verstand die Welt nicht mehr und tat das in dieser Situation Klügste: Er ging zum Anwalt.

Auch dieser äußerte zunächst Bedenken ob der uneingeschränkten Fahrtüchtigkeit mit Gipsbein. Dies allein sei jedoch nicht entscheidend für die Leistungsverpflichtung der Versicherung. Wichtig sei vielmehr der Zusammenhang zwischen Unfall und Gipsbein, mit anderen Worten: Wäre der Unfall auch ohne Gips passiert?

Dies nachzuweisen, war die Aufgabe des Advokaten, und mittels eines Gutachters gelang ihm der lückenlose Beweis, daß dieser spezielle Unfall auch ohne Gipsbein passiert wäre, da zur Vermeidung des Unfalls keine Aktion des eingegipsten Beines erforderlich gewesen sei – ganz anders als etwa in einem Fahrzeug mit normalem Schaltgetriebe.

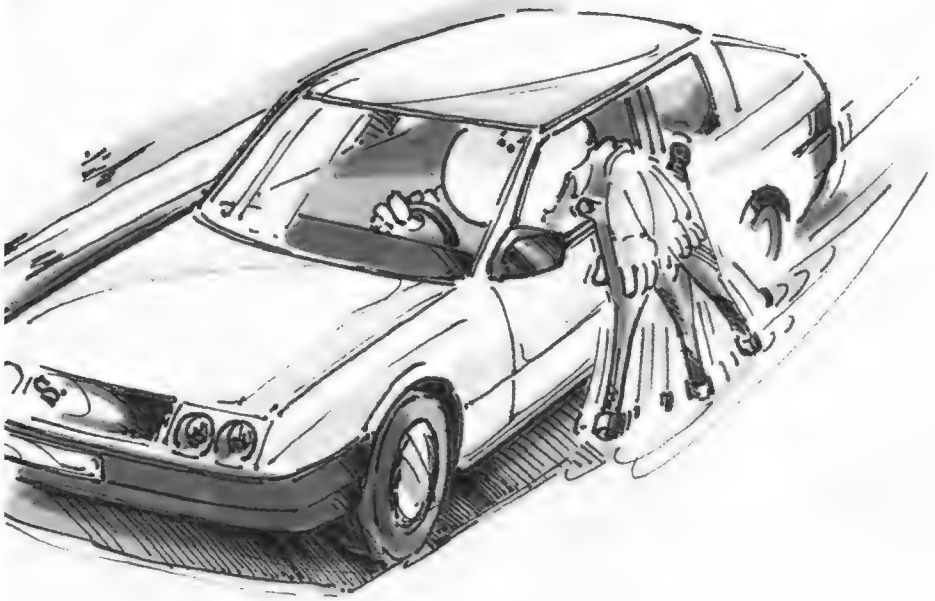
Erstmals klare Verhältnisse durch ein Gerichtsurteil: Willkürakte der Versicherungen werden seltener.

Die Versicherung mußte also nach Ansicht des Anwaltes voll leisten, was die Rechtsvertreter dieser Gesellschaft freilich ablehnten.

Der Fall landete beim Bayerischen Oberlandesgericht (Az: 2 Ob OWi 444/85), und auch dort entschieden die Richter nach gesundem Menschenverstand: Ein Gehgips mache nicht grundsätzlich fahruntüchtig, deshalb riskie-

Wenn der Berg rief, gab es für Frieder Hanke kein Halten mehr. So oft es ihm seine Freizeit erlaubte, wedelte er als passionierter Skiläufer verschneite Hänge hinab, sprang über Hügel, keuchte wieder bergan, um erneut hinabzuschwingen. Bis es eines Tages krachte. Frieder stürzte und verletzte sich – vor allem das linke Bein hatte es erwischt.

GIPS ANS STEUER?



re man, derart eingegipst, weder eine Geldbuße wegen „Teilnahme am Straßenverkehr trotz körperlicher Mängel" noch den Verlust der Versicherungsleistung.

Anders wäre es gewesen, hätte der Gutachter nachgewiesen, daß man wegen des Gipsbeines nicht richtig hätte kuppeln können, was in unserem Falle wegen des Automatikwagens kein Thema war.

Die Richter schafften mit diesem Urteil nicht nur klare Verhältnisse, was die Versicherungsleistungen anbelangt, sondern auch Klarheit über die Rechtslage.

Das Thema „Gips am Steuer" ist nirgendwo normiert und wird, so ergaben mot-Recherchen, von Versicherung zu Versicherung sehr vage und schwammig kommentiert. Die sehr allgemein gehaltene Empfehlung, mit Gips gar nicht zu fahren, mag sehr einfach sein, doch entspricht sie nicht der Alltagspraxis. Wer einmal mit Gehgips auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen war, wird sich das nächste Mal sicher einen Automatikwagen kaufen.

Und es ist keinesfalls einzusehen, daß sich die gut gepolsterten Versicherungsunternehmen vor ihrer Leistungspflicht drücken, sobald ein Schadenfall eintritt, der mit dem Gips gar nichts zu tun hat. Schon daß der betroffene Autofahrer nachweisen muß, daß der Unfall ohne Gips nicht anders verlaufen wäre, ist im Grunde natürlich eine Zumutung.

Rechtspolitisch logisch wäre, daß der Vertragspartner, der seine Verpflichtung nicht einhält – in diesem Fall also nicht zahlen will –, nachweispflichtig ist und nicht der ohnehin geschädigte Autofahrer, der dann doppelt in die Röhre guckt.

Doch die Lobby der Versicherungen ist nun einmal finanzstärker als die der Autofahrer. Gut, daß es Richter gibt, die sich davon nicht blenden lassen. *MKV*

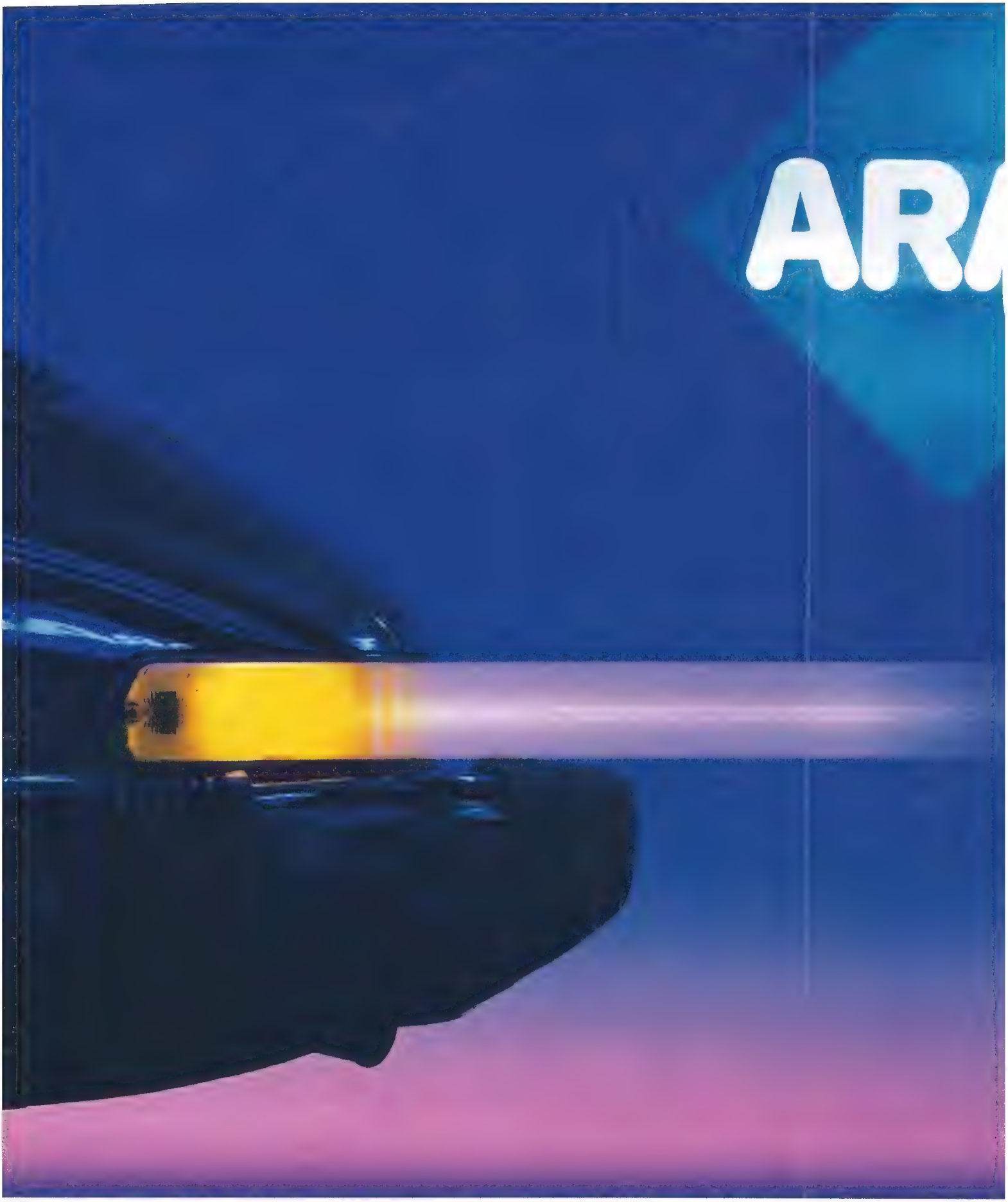
Zeichnungen: Schmid

mot meint

Ein Fall wie so oft. Die Rechtslage ist unklar, denn der Fall Gipsbein steht nicht allein: Was ist, wenn der Arm in der Schlinge, das Auge unter einer Klappe versteckt oder die Bewegung durch rheumatische Erkrankungen eingeschränkt ist? Wer kann im nachhinein schon den Nachweis führen, daß sein Handikap nicht schuld am Unfall war? Versicherungen, die sich hier auf den Vorwurf des Vorsatzes oder der groben Fahrlässigkeit zurückziehen und die Schadensregulierung verweigern, spielen den Autofahrern übel mit.

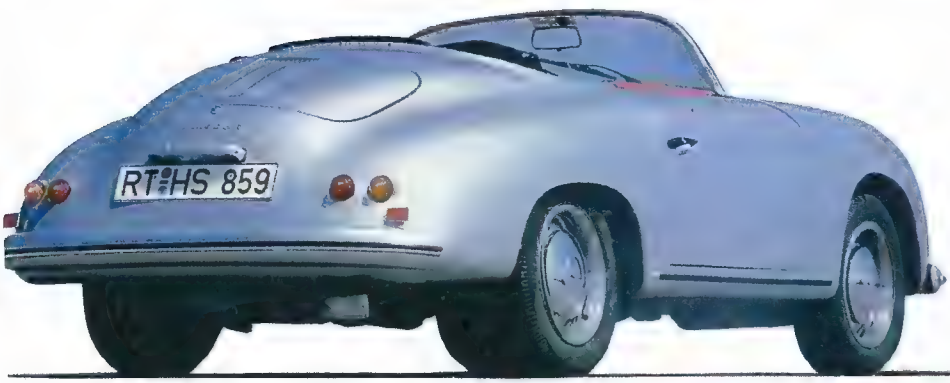
Leicht ließe sich die Rechtsunsicherheit durch eine Bestimmung beseitigen, die das Verhalten in einem solchen Krankheitsfall regelt. Unpopuläre Maßnahmen werden durch Verschleierungstaktik nicht gerade kundenfreundlicher. MKV

Aral 24-Stunden-Dienst. Denn in der Nacht fährt der Mensch
leuchtete Aral-Zeichen zu entdecken, gibt Ihnen ein Gefühl der
stoff, der an Qualität und Leistung kaum zu überbieten ist: Aral. Wir



nicht gern alleine. Am nächtlichen Himmel das heller- Sicherheit. Denn Sie wissen, hier bekommen Sie den Kraft- setzen Zeichen. Nicht nur in der Nacht. Aral. Alles super.

ARAL



FASZINIERENDE AUTOS
NEU AUFGELEGT

SPEEDSTER &

CO.

Von Volker Hammermeister

Stinklangweilig, die meisten Autos sehen einfach stinklangweilig aus." Das Design aerodynamischer c_W-Karossen, deren Kanten im Windkanal gerundet wurden, findet keine Gnade vor den Augen von Alexander Saier.

Der 37jährige Automobilbauer steht im Hof seiner Firma in Willmandingen-Sonnenbühl auf der Schwäbischen Alb und fährt mit der Hand zärtlich über die knallrote Außenhaut eines reinrassigen Flitzers. Nur noch die lederne Innenausstattung, die Schuppen-Lüftungsgitter und Scheinwerfer fehlen, dann ist der BMW M 1 Replika auf der technischen Basis des Heck-Mittelmotor-Renners Matra Murena fertig.

Der Chef ist mit seiner Arbeit zufrieden: „Zwei Jahre lang habe ich das Auto von der Idee bis zur Kleinserienreife entwickelt und kenne es wirklich in- und auswendig. Trotzdem habe ich mich noch nicht daran sattgesehen."

Die Geschäftsidee, Replika-Fahrzeuge zu bauen, kam Alexander Saier 1982 in den USA: „Als ich die vielen Buggys sah, hat es bei mir ‚klick' gemacht." Zurück in der Heimat, wurden bald die ersten Karossen in der elterlichen Doppelgarage zusammengeschraubt.

Damals wie heute baut Alexander Saier am liebsten auf der Basis des VW Käfer auf: „Erstens kennt sich jeder TÜV damit gut aus, und zweitens ist die Bodengruppe durch den Mitteltunnel auch

Die Palette der Nachbauten reicht vom Klassiker bis zum Buggy (großes Bild), Porsche Speedster (links oben) und MG-Roadster (links) gehören dazu. Alte Käfer (oben) bilden eine Basis für den neuen Kunststoff-Aufbau.

FASZINIERENDE AUTOS NEU AUFGELEGT

ohne Aufbau relativ verwindungssteif." Ein Vorteil liegt sicher auch darin, daß bei dem Hecktriebler eine Kardanwelle fehlt und somit das Fahrgestell ohne großen Aufwand gekürzt werden kann. Regelmäßig geht Alexander Saier über die Schrottplätze und kauft alte VW-Käfer im Dutzend billiger. Schon so manche Rostlaube hat er wieder zum zweiten, schöneren Leben erweckt: als MG-Roadster oder als Lamborghini Countach etwa.

Der Betrieb wuchs rasch. In Willmandingen sind inzwischen zehn Angestellte beschäftigt. Auf 3000 Quadratmetern einer ehemaligen Textilfabrik werden pro Jahr rund hundert Replika-Fahrzeuge und Buggys hergestellt – entweder fertig bis zur TÜV-Abnahme oder als Bausatz.

In der Bundesrepublik ringen neben Alexander Saier noch vier andere Replika-Bauer um die Gunst der Kunden: Classica Janssen in Lüdenscheid, die Firma Scheib-Oldtimer-Replika in Ansbach, das Hamburger Buggy-Center sowie die Classica-Oldtimer-Bau KG in Frankfurt/Main. Deren Geschäftsführer Winfried Basemann beklagt die schwierige Marktlage. „Die Kunden sind anspruchsvoller geworden, der Markt ist weitgehend gesättigt."

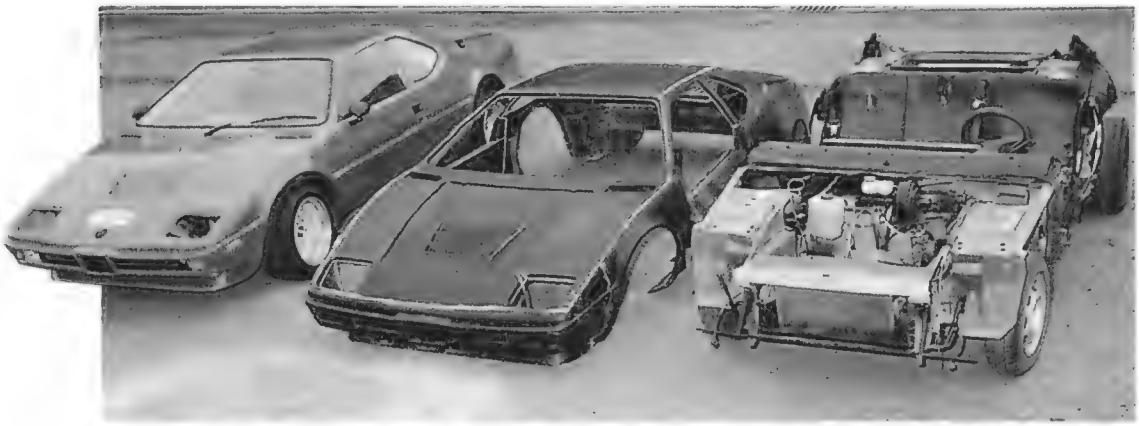
Ein Grund mehr für die Firmen, miteinander zu kooperieren. Beispielsweise stellt keiner das komplette Angebot von Replika-Fahrzeugen in Eigenregie her. Winfried Basemann: „Das käme viel zu teuer." Vielmehr werden die Bausätze untereinander ausgetauscht und teilweise auch im Ausland bestellt. So ist etwa der Porsche Speedster 356 ein Belgien-Import.

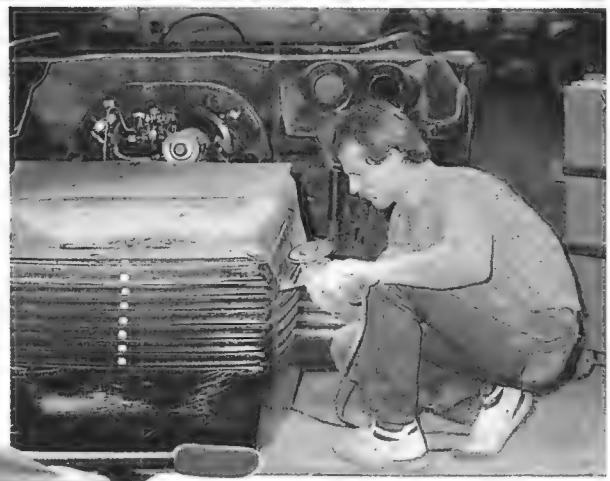
Bei Alexander Saier ist der M 1 Replika das aktuelle Highlight einer Produktionspalette, die insgesamt zehn Modelle umfaßt: angefangen bei offenen, klassischen Zweisitzern wie englische MG-TD über Porsche Speedster und viersitzige Buggys bis zu Nachbauten der rassigen italienischen Lamborghini Countach. Die Aufbauten der Autos sind ähnlich. Als Basis der Fahrzeuge mit Heckantrieb dient ein sandgestrahltes oder verzinktes Großserien-Fahrgestell (die Modelle mit Frontantrieb haben einen Kastenrohrrahmen). Darauf wird ein neuer Kunststoffkörper montiert.

Die Kombination der Materialien hat sich bewährt. Alexander Saier: „Das Thema Rost gehört weitgehend der Vergangenheit an." Streikt bei den Replika-Fahrzeugen die Technik, helfen die Vertragswerkstätten der großen Hersteller weiter.

Die Nachbauten sehen den historischen Vorbildern oft verblüffend ähnlich. Allerdings muß in allen Fällen mindestens 20 Prozent Abweichung vom Original mit eingebaut sein.

Die Kunststoff-Außenhaut hat gegenüber Blech den Vorteil, daß sie leicht ist. Außerdem ist sie für die Kleinserie optimal geeignet: Es muß „nur" eine 1:1-Negativform zum gewünschten Karosserieteil angefertigt werden. Kleine Änderungen sind jederzeit möglich. Berechtigte Kritik muß Kunststoff allerdings in





Erst wird ein Matra Murena abgedeckt, dann eine maßgeschneiderte Kunststoffkarosserie darauf montiert – und fertig ist die BMW M 1-Replika (oben). Lamborghini auf Käfer-Basis mit 105 PS-Motor von Ford (unten). Anprobe beim Sattler (oben rechts) und Montage mit Fingerspitzengefühl (rechts).

Automobilbauer Alexander Saier, 37:

„Mein Wahlspruch: Lieber originell als original."

puncto Steifigkeit und Oberflächenglätte einstecken.

Die Unternehmensphilosophie des Automobilbauers Saier ist schnell skizziert: „Wir bauen Autos, die sich verkaufen", meint der Chef. „Wir lehnen teure Spezialaufträge ab, wollen dafür individuelle, originelle Fahrzeuge, die sich auch noch Normalverdiener leisten können."

Das Motto der Firma lautet: Lieber originell als original. Es ist auch klar, daß sich mancher Kunde mit den teilweise schnuckeligen Gefährten alte Jugendträume erfüllt. Allerdings sind die Replika-Fahrzeuge nicht nur „Playmobile" für Erwachsene. Gerade die Großserientechnik unter dem Blechkleid garantiert Alltagstauglichkeit.

Grundsätzlich unterscheidet Alexander Saier drei Kundentypen. Da ist der Einsteiger, der für möglichst wenig Geld ein individuelles Fahrzeug möchte und daher einen Buggy-Bausatz wählt. Dann der gutverdienende Bürger aus dem Mittelstand, der sowieso einen Zweitwagen braucht. Schließlich der Topverdiener, bei dem Geld keine Rolle spielt, der aber seinen Fuhrpark mit einem Exoten schmücken möchte.

Die Motorenpalette reicht vom 50 PS-Käfer-Boxer zum 2.8i Ford-Aggregat, das bis auf 210 PS gekitzelt wurde. Das ist in jedem Fall genug, um die relativ leichten Fahrzeuge flott zu bewegen. „Wer hier allerdings nur auf Leistung schielt", kommentiert Alexander Saier die Motorisierungswünsche einiger Kunden, „hat sich vermutlich sowieso das falsche Fahrzeug ausgewählt. Andererseits geht jedes Auto von unten raus ‚wie Gift', und darauf kommt es schließlich an – gerade bei den offenen Zweisitzern."

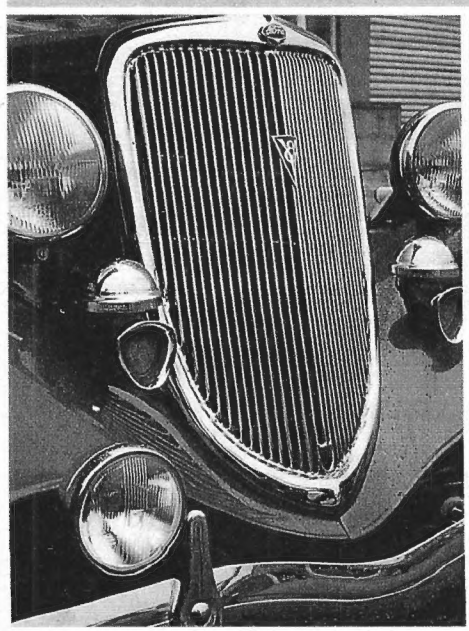
Die TÜV-fertigen Replika-Fahrzeuge und Buggys kosten richtig Geld: zwischen 16 522 und 108 300 Mark. Nach Möglichkeit wird versucht, die Herstellungskosten dadurch zu senken, daß Auto-Komponenten verarbeitet werden, die auf dem freien Markt erhältlich sind. Bestimmte Sachen sind allerdings auf diese Weise nicht mehr zu haben. So müssen beispielsweise die Scheinwerferverstrebungen des MG-Roadsters nach Vorlage vollkommen neu gegossen werden.

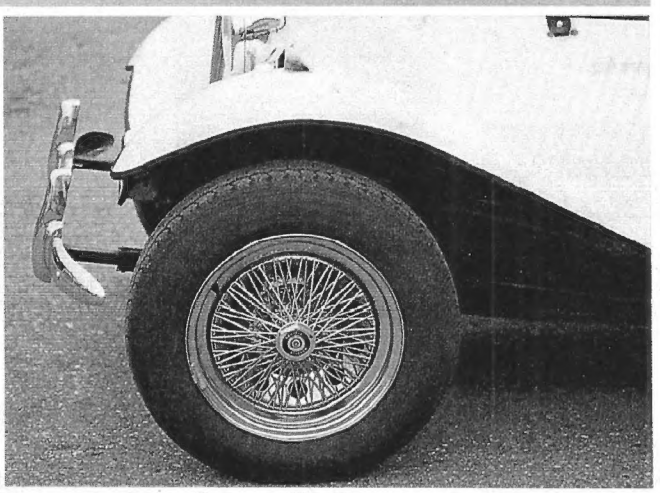
Wer lieber selber schrauben möchte, kann bei Saier alle Replika-Fahrzeuge als Bausätze erwerben. Die Preisspanne reicht von 3 798 bis 38 800 Mark. Für alle Modelle liegen TÜV-Gutachten vor – auch fürs Zubehör und die Polyesterteile. Die Abnahme ist daher nach fachgerechter Montage in der Regel unproblematisch (Kosten zwischen 128 und 350 Mark). Übrigens kann sich – als besonderer Gag – der Selbstbauer als Hersteller im Kraftfahrtzeugbrief eintragen lassen.

Nach dem BMW M 1 Replika ist das nächste große Projekt eine stilistisch eigenständige Produktion. Die Eckdaten stehen schon fest: ein TÜV-fertiger Zweisitzer-Sportwagen mit schnittiger Karosse für knapp 50 000 Mark.

Der Verkauf läuft übers Jahr saisonbedingt. Im Winter sind eher die Bausätze gefragt, im Frühjahr und Sommer sind Fertigfahrzeuge der Renner. „Dann soll es mit der Auslieferung immer besonders schnell gehen", weiß Karin Saier, die Co-Chefin. Das genau ist übrigens auch der Grund, weshalb sie selber einen „stinklangweiligen" Ford Fiesta fährt: „Ich wollte einen Wagen, bei dem ich sicher sein kann, daß er auf Dauer mir gehört. Ich war es leid, daß meine Autos bei Lieferengpässen immer den Kunden angeboten wurden." □

Fotos: gad





Der nachgebaute Cobra ACE 427 (ganz oben) spurtet von null auf 100 km/h in 6,8 Sekunden. Ein Tomazo Streetrod (links) und ein MG-Roadster (oben) in Detailausschnitten.

VORSCHAU Heft 4 erhalten Sie ab Freitag, 3. Februar, bei Ihrem Zeitschriftenhändler

Vergleichstest Audi V8 – Mercedes 500 SE

TRAKTION ODER PRESTIGE?

Mit Allradantrieb und Top-Ausstattung versucht der Audi V8, die höheren Weihen der Oberklasse zu erlangen. Gelingt ihm das, gemessen am Mercedes 500 SE?

Gebrauchtwagen-Report: Mercedes 190

BENZINER GEHEN, DIESEL STEHEN

Gebrauchte Mercedes im Sonderangebot – das gab's schon lange nicht mehr: Für den 190 D gelten derzeit Tiefstpreise.

60 000 km mit Mazda 626

GUT ANGEKOMMEN

Mazda, der Zuverlässige? Das Erfolgsmodell aus Japan machte seinem Ruf alle Ehre.

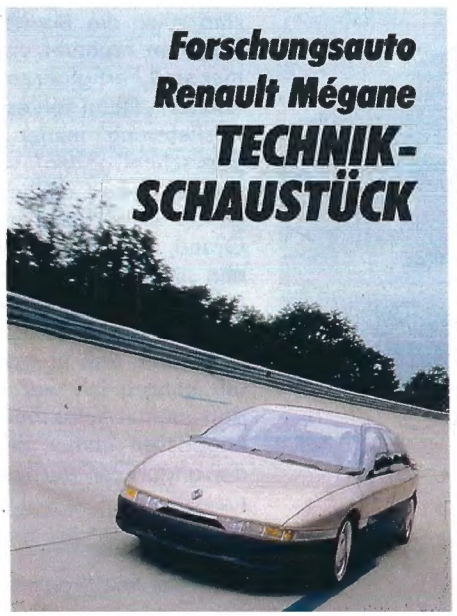
Automuseum Rosso Bianco

VOM FEINSTEN

Der Besuch in Aschaffenburg lohnt sich: Im noblen Automuseum mit einzigartigen Sportwagen werden Träume lebendig. Eine Reportage.

Forschungsauto Renault Mégane

TECHNIK-SCHAUSTÜCK



Spielwiese für Techniker, Zukunftsvision, Blickfang für Messebesucher – der Mégane hat von allem etwas.

WEITERE THEMEN

- *Test Isuzu Gemini 1.5 D*
- *Design-Kritik Geländewagen*
- *Sitzhilfen gegen Kreuzschmerz*
- *Berufsreport: Autoverkäuferin*

Änderungen vorbehalten

NEU: Das Sicherheits-Triebwerk.

Mit dem synthetischen Hochleistungsöl BP Strato können Sie aus Ihrem Motor alles herausholen, was in ihm steckt! Jederzeit!

Denn weder starke Belastungen noch extreme Kälte oder Hitze können ihm etwas anhaben. Und gegen den gefürchteten Schwarzschlamm gibt BP für alle Motoren, die vom ersten Ölwechsel an mit BP Strato geschmiert werden, eine „Motor-Lebensdauer-Garantie"!

Zu dieser extrem hohen Sicherheit unter allen Fahrbedingungen kommt noch die deutliche Kraftstoffersparnis und dadurch Umweltentlastung gegenüber einem herkömmlichen Motoröl SAE 15W-50.

BP Strato. Hochleistungsöl. Mit Sicherheit.

Wir sorgen für Bewegung.

DAFÜR GIBT DIE NATUR IHR BESTES.

Krombacher Brauerei · 5910 Kreuztal-Krombach · Am Rothaargebirge

Krombacher

MIT FELSQUELLWASSER GEBRAUT.